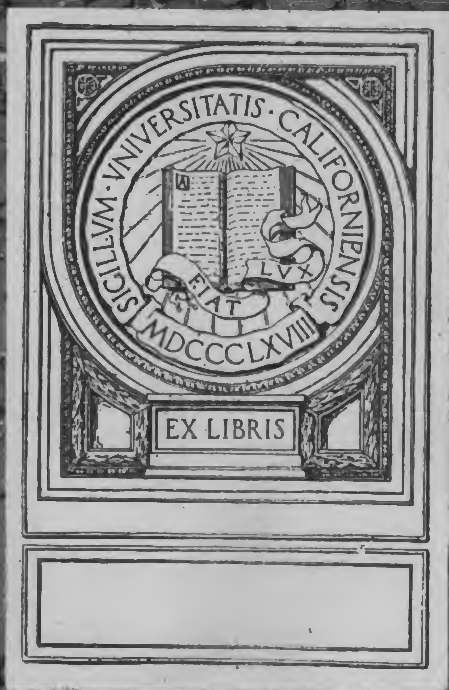
ANNALES DES PONTS ET CHAUSSEES. 2. PARTIE: PARTIE ADMINISTRATIVE






SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

TOME IV.

IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
RUE RACINE, N° 28, PRÈS DE L'ODÉON.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, ORDONNANCES ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

2e SÉRIE.

1844.

PARIS.

CARILIAN-GOEURY ET Vor DALMONT,

LIBRAIRES DES CORPS ROYAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Quai des Augustins, nos 39 et 41.

ÉTAT GÉNÉRAL

DU PERSONNEL

DU MINISTÈRE

DES TRAVAUX PUBLICS

AU 1er JUILLET 1844.

M. S. DUMON (C ✠), *MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT.*

M. LEGRAND (G O ✠), *SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT.*

CABINET PARTICULIER DU MINISTRE.

MM. Éd. Girod (de l'Ain), chef du cabinet, auditeur de 1re classe au conseil d'état.
P.-É. Dumon, secrétaire particulier.

Ouverture des dépêches; correspondance particulière; demandes d'audiences; affaires réservées.

MM. Lartigue, rédacteur.
Barré, expéditionnaire.
Feine fils, surnuméraire.

CABINET PARTICULIER DU SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

M. Nanta, sous-chef de bureau.

Nota. Le Ministre reçoit les lundis, mercredis et vendredis, de dix à onze heures et demie du matin, et donne des audiences particulières lorsqu'on en forme la demande par écrit, en indiquant l'objet dont on désire l'entretenir.

Le Sous-Secrétaire d'État donne des audiences particulières sur demandes spéciales, et reçoit les mardis, jeudis et samedis, de onze heures à midi.

BUREAUX

DE L'ADMINISTRATION CENTRALE (1).

PREMIÈRE DIVISION.

Secrétariat général et Personnel.

M. BIGARNE ☆, chef de division.

1er BUREAU (*Secrétariat général*).

Réception, enregistrement, analyse et distribution des dépêches; réunion du travail pour le comité des travaux publics du conseil d'État et pour la signature du roi. — Conservation et expédition des ordonnances royales; leur insertion au Bulletin des lois et au Moniteur; garde du sceau du ministère; dépôt des lois, circulaires et instructions ministérielles; contre-seing des dépêches; dépenses intérieures du ministère; centralisation du service des impressions; personnel des gens de service; questions générales qui ne ressortissent spécialement à aucune division.

MM. . . . . ., chef de bureau.

DILLÉ, sous-chef de bureau.

MM. Caulet de Longchamp père, rédacteur.
Coutin père, rédacteur.
Denieau, rédact., com. d'ordre.

MM. Marchand, expéditionnaire.
Petit de Badereau, *idem.*
Couly, *idem.*
Audebez, surnuméraire.

A ce bureau sont rattachées la garde des archives et celle du mobilier du ministère.

Archives.

M. ROBERT, garde des arch., ayant rang de sous-chef de bureau.

M. Hannoy, expéditionnaire.

Économat.

M. Cadet, économe et gardien du mobilier.

M. Debièvre, expéditionnaire.

2e BUREAU (*Personnel*).

Personnel des employés de l'administration centrale; ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, conducteurs et garde-mines, préposés de ponts à bascule, gardes de navigation, éclusiers, etc.; officiers et maîtres de port, commissaires généraux et inspecteurs de la navigation et de l'approvisionnement de Paris, jurés compteurs, gardes-ports, etc.; nomination des commissaires du gouvernement près les compagnies de chemins de fer; présentation des candidats aux emplois de commissaires de police spéciaux, et nomination des agents de surveillance chargés de la police de ces chemins. — Création et organisation de services nouveaux; répartition annuelle des agents auxiliaires des ponts et chaussées. — Nominations et promotions dans l'ordre royal de la

---

(1) Les bureaux ne sont ouverts au public que les mardis et vendredis, de deux heures à quatre heures.

Légion-d'honneur. — Règlement des frais de voyage et de tournées; liquidation des pensions de retraite; distribution des indemnités et secours.

Écoles royales des ponts et chaussées et des mines; École des mineurs de Saint-Étienne; nomination des professeurs; classement des élèves; missions annuelles dans les départements. — Composition annuelle des conseils locaux institués dans chaque département pour répartir les fonds d'entretien affectés aux travaux des ponts et chaussées à la charge du trésor.

Tenue des registres et contrôles de tous les fonctionnaires et agents. — Rédaction de l'Annuaire du ministère des travaux publics. — Mesures générales et examen de toutes les questions qui se rattachent au personnel de l'administration centrale et du service actif.

MM. **Porée**, chef de bureau.
Bizé, sous-chef de bureau.

MM. Panet, rédacteur.
Lemarié, *idem*.
Gout, *idem*.
Duval, *idem*.
Jaumon, *idem*.
Giannetti, expéditionnaire, commis d'ordre.

MM. Orson, expéditionnaire.
Las, *idem*.
Farnault, *idem*.
Bégon de Larouzière, *idem*.
Charle, *idem*.
Denise, surnuméraire.

PERSONNEL DES MINES.

M. **Nanta**, sous-chef de bureau, déjà nommé.

M. Buchère, expéditionnaire.

DEUXIÈME DIVISION.

Routes et ponts. — Police du roulage.

M. Boulage ☆, chef de division, maître des requêtes.

Classement des routes royales et départementales; matériel et contentieux du service de ces routes; répartition entre les départements des fonds destinés aux travaux à la charge de l'État; exécution des lois et règlements sur la grande voirie; correspondance relative aux travaux communaux sur lesquels l'avis du conseil des ponts et chaussées est nécessaire; service des ponts à bascule; exécution des lois et règlements sur la police du roulage.

1er BUREAU (*Septentrional*).

Comprenant les 1re, 2e, 3e, 4e, 5e, 12e, 13e et 14e inspections divisionnaires.

MM. **Mitantier**, chef de bureau
Laleu, sous-chef de bureau.

MM. Thirion, rédacteur.
Potey, *idem*.
Best, *idem*.
Géraldy, *idem*.

MM. Garousse, expéditionnaire.
Traversa, expéd, com. d'ord.
Michaux, expéditionnaire.

2e BUREAU (*Méridional*).

Comprenant les 6e, 7e, 8e, 9e, 10e, 11e, 15e et 16e inspections divisionnaires.

MM. CHALLOT, chef de bureau.
AZÉMAR, sous-chef de bureau.

MM. Duplessix père, rédacteur.
Chapplain, *idem*.
Gauthier, rédact., com. d'ordre.
MM. d'Arembécourt, rédacteur.
de la Brière, expéditionnaire.
Tarteiron de Camprieu, surn.

3e BUREAU (*Police du roulage*).

M. THOMAS DE CABANOUX, chef de bureau.

MM. Robert (Ch.), rédacteur.
Gimet, rédact., commis d'ordre.
Danguelle, rédacteur.
MM. Dessigny, expéditionnaire.
de la Marche, *idem*.

TROISIÈME DIVISION.

Navigation et Ports.

M. DE FRANQUEVILLE ✠, chef de division.

1er BUREAU.

Navigation fluviale; travaux d'amélioration des fleuves et rivières navigables; entretien et perfectionnement des chemins de halage; établissement de quais et de ports; travaux de défense contre les rivières et torrents; organisation des associations syndicales pour les travaux d'endiguement; études de navigation.

MM. DUMOUSTIER, chef de bureau.
GIRAULT, sous-chef de bureau.

MM. Chèze de Cahagne, rédacteur.
Duguet, *idem*.
Pilorge, rédact., commis d'ord.
MM. Bénard, rédacteur.
Barbié, expéditionnaire.
Charpentier, *idem*.

2e BUREAU.

Navigation maritime; travaux d'entretien et d'amélioration des ports maritimes de commerce; éclairage des côtes, établissement et entretien des phares

et fanaux; digues et travaux à la mer. — Construction et entretien des canaux de navigation; questions relatives aux travaux concédés.

MM. Grangez, chef de bureau.
Laurent, sous-chef de bureau.

MM. Caulet de Longchamp fils, réd.
Lagarrigue, expéditionnaire.
MM. Baudoux, exp., com. d'ordre.
Salel, expéditionnaire.

QUATRIÈME DIVISION.

Cours d'eau, usines, dessèchements, irrigations et services divers.

M. Nadault de Buffon ☙, chef de division.

1er BUREAU.

Questions diverses relatives à l'usage et à la police des cours d'eau non navigables; règlements d'eau pour l'établissement ou la régularisation des usines sur tous les cours d'eau navigables ou non navigables; recours et oppositions; organisation et service des ports, chantiers et dépôts de bois flottés pour l'approvisionnement de Paris; solution administrative des contestations entre les négociants et les agents de ce service; préparation des ordonnances qui règlent chaque année le montant des cotisations à recouvrer sur les commerçants pour payer les dépenses communes.

M. Chahuet, chef de bureau.

MM. Planterre père, rédacteur.
Machizot, *idem*.
Planterre fils, exp., com. d'ord.
MM. Laroze, expéditionnaire.
de Chastelat, *idem*.

2e BUREAU.

Dessèchement des marais; examen des projets; ordonnances de concession; commissions syndicales; règlements d'administration publique concernant les canaux d'irrigation; contestations sur l'usage des eaux en cette matière; matériel et administration des bacs; adjudications, ouverture des crédits, liquidations, résiliations de baux, indemnités, etc. — Service spécial des dunes.

M. de Pistoye, chef de bureau.

MM. Mesnil, rédacteur.
Loudinot, réd., com. d'ord.
M. Génué, expéditionnaire.

CINQUIÈME DIVISION.

Chemins de fer.

M. DE BOUREUILLE ✻, chef de division.

1er BUREAU.

Études de chemins de fer ; exécution des travaux ; matériel et contentieux.

MM. DELORME, chef de bureau.
DE LOZIÈRE, sous-chef de bureau.

MM. Chayet, rédacteur.
Folgalvez, *idem*.
Daussy, expéditionnaire.
Gilly, *idem*.

MM. Bouchareinc, expéditionnaire, commis d'ordre.
de Bonneuil, surnuméraire.

2e BUREAU.

Exploitation des chemins de fer ; baux à passer avec les compagnies ; police ; surveillance du matériel employé à l'exploitation.

MM. PR. TOURNEUX, chef de bureau.
OSTROWSKI, sous-chef de bureau.

MM. Labaume, rédacteur.
Aigoin, exp., comm. d'ord.

M. de St-Martin, expéditionnaire.

SIXIÈME DIVISION.

Mines.

M. DE CHEPPE (O ✻), chef de division, maître des requêtes.

1er BUREAU.

Recherche et concession des mines ; études de terrains, topographies souterraines, surveillance et police des mines, minières, tourbières, carrières ; sociétés anonymes et autres ; secours ; encouragements ; machines à vapeur, bateaux à vapeur.

MM. JABINEAU, chef de bureau.
TEINTURIER, sous-chef de bureau.

MM. Regnaud, rédacteur.
Marchal, *idem*.

M. Quenescourt, expéditionnaire, commis d'ordre.

2e BUREAU.

Usines métallurgiques; réunion des documents statistiques sur les mines et les usines; comptes rendus; annales des mines; carte géologique de la France; cartes géologiques départementales; collections géologiques et minéralogiques; laboratoires de chimie; redevances des mines; questions de douanes, d'octroi; questions techniques, etc.

MM. SALOMON ☼, chef de bureau.
DELOCHE, sous-chef de bureau.

MM. de Chevannes, rédacteur.
Denne-Baron, *idem.*
MM. Delbé, expéd., com. d'ordre.
Debled, surnuméraire.

SEPTIÈME DIVISION.

Bâtiments civils et Monuments publics.

M. DE NOUE ☼, chef de division.

1er BUREAU.

Étude et rédaction des projets de construction des édifices publics à la charge de l'État; surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien; personnel des architectes, inspecteurs et autres agents du service des travaux.

MM. HERMEL ☼, chef de bureau.
HUET, sous chef de bureau.

MM. Cardaillac, rédacteur.
Maygrier, exp., comm. d'ord.
Langrais, expéditionnaire.
MM. Gaultier de Charnacé, expédit.
Gilquin, *idem.*

2e BUREAU.

Révision des devis et des mémoires des travaux; examen des réclamations des entrepreneurs; liquidation des dépenses; tenue des écritures relatives à la situation des crédits attribués aux constructions et aux ouvrages d'entretien.

MM. GUILLEMOT, BROGLIA, chefs du contrôle.

MM. Dupain, rédacteur.
Julliot, *idem.*
M. Joannis, surnuméraire.

HUITIÈME DIVISION.

Comptabilité.

M. GAUTIER DAGOTY ☼, chef de division.

M. MARIN ☼, chef de bureau, ayant, sous le chef de la division, la direction des trois bureaux.

1er BUREAU.

Mesures générales de comptabilité; budget; comptes d'exercice; situations provisoires et documents divers; examen des états spéciaux de comptabilité concernant les divers services des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines; distributions de fonds; comptabilité des retraites et pensions; correspondance sur tous les objets qui précèdent et sur toutes les questions relatives à la régularité des payements.

M. Momoro-Fournier, sous-chef de bureau.

MM. Lebreton, rédacteur.
Locoge, *idem.*
Bigarne (Eugène), *idem.*
Moynier, *idem.*

MM. Lafond, réd., commis d'ordre.
Dufrenne, expéditionnaire.
Coudurier, *idem.*
Allain, *idem.*

2e BUREAU.

Expédition des ordonnances de payement et des ordonnances de délégation; avis aux parties prenantes, aux préfets et aux ingénieurs; tenue du sommier général des ordonnances et des livres auxiliaires; caisse du ministère pour les dépenses courantes.

M. Bezinge, sous-chef de bureau.

M. Feine, père, rédact., agent spécial.

MM. Cavenne, expéditionnaire.
Camus, *idem.*

3e BUREAU.

Tenue des écritures en partie double; livres auxiliaires; balances mensuelles; comptabilité des créances d'exercices clos et des créances d'exercices périmés.

M. Oudan, sous-chef de bureau.

MM. Simonnet, rédacteur.
Truchot, expéditionnaire.

MM. Manry, expéd., comm. d'ordre.
Delahaye, expéditionnaire.

SERVICES DIVERS.

DÉPÔT DES CARTES ET PLANS.

Rue de Varennes, n° 26.

MM. VALLOT (Simon) ⁂, ingénieur en chef, directeur.
COURTOIS ⁂, ingénieur en chef, adjoint au directeur.

M. LEYMONNERYE, sous-chef de bureau.

MM. Sauphar, dessinat., com. d'ord.
Wesolowski (Alex.), dessinat.
Wesolowski (Roman), expéditionnaire-dessinateur.

MM. Rembielinski, dessinateur.
Fauchet, *idem.*
de Labroüe, *idem.*

SECRÉTARIAT DU CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

MM. de Bruslart, commis d'ordre.
Lambert (Fr.), *idem.*
Lelorrain, expéditionnaire.
Tondu père, *idem.*

MM. Coutin fils, expéditionnaire.
Alliaume, dessinateur.
Duplessix fils, expéditionnaire.
Grancoin, *idem.*

SECRÉTARIAT DU CONSEIL GÉNÉRAL DES MINES.

M. Michel, commis d'ordre.

Commission de statistique de l'industrie minérale.

M. Lamulonière, rédacteur.

M. Rosa, rédacteur.

SECRÉTARIAT DU CONSEIL DES BATIMENTS CIVILS.

MM. LAMBERT (Jean), contrôleur.
SALLES, sous-chef de bureau.

MM. Vernay-Girardet, rédacteur.
Morel, calculateur.
Bouchot, dessinateur.

MM Laberge, expéditionnaire.
O'Donnel, surnuméraire.
Borgnis Debonnelle, *idem.*

SERVICE DE SANTÉ.

M. MENVILLE, médecin des bureaux du ministère, rue St-Honoré, 362.

CONSEILS JUDICIAIRES DU MINISTÈRE.

MM.

DELALLEAU ⁂, avocat à la cour royale, conseil du ministère, rue Tronchet, n° 30.

DE HAUT ⁂, avocat à la cour royale, avocat plaidant du ministère, rue de Verneuil, n° 26.

LELONG, avoué près le tribunal de première instance, rue Cléry, n° 28.

NAUDOT, avoué près la cour royale de Paris, rue Montmartre, n° 124.

BERGEON, notaire, rue Saint-Honoré, n° 346.

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE

DES

EMPLOYÉS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE,

DES SECRÉTARIATS DES CONSEILS, DES ÉCOLES, ETC.

A

Adelmann, gardien des collect. minéralog. — École des mines.
Aigoin, exp., com. d'ord. – 5e div. 2e bur.
Allain, expéditionnaire.– 8e div. 1er bur.
Alliaume, dessinateur. — Secrétariat du conseil général des ponts et chaussées.
Arembécourt (d'), rédact..—2e div. 2e bur.
Audebez, surnumér. —1re div. 1er bur.
Azémar, s.-chef de bur. – 2e div. 2e bur.

B

Barbié, expéditionn. – 3e div. 1er bur.
Barré, expéditionn. – Cabinet particulier du ministre.
Baudoux, expéditionn. – 3e div. 2e bur.
Bégon de Larouzière, expéditionnaire.— 1re div. 2e bur.
Bénard, rédacteur. – 3e div. 1er bur.
Best, rédacteur.—2e div. 1er bur.
Bezinge, s.-chef de bur. – 8e div. 2e bur.
Bigarne ✱, chef de division. – 1re div.
Bigarne (E.), rédacteur.—8e div. 1er bur.
Bizé, sous-chef de bur. – 1re div. 2e bur.
Bonneuil (de), surnum.—5e div. 1er bur.
Borgnis-Debonnelle, surnum – Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Bouchareinc, expédit., commis d'ordre. – 5e div. 1er bureau.
Bouchot. dessinat. – Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Boulage ✱, chef de div.—2e div.
Boureuille (de) ✱, chef de div. – 5e div.
Brière (de la), expéd.—2e div 2e bur.
Broglia, ch. du contrôle.—7e div. 2e bur.
Brusiart (de), commis d'ordre. – Secrétariat du cons. gén. des ponts et chauss.
Buchère, exp. – 1re div., pers. des mines.

C

Cadet, écon. et gard. du mobil.—1re div.
Camus, expédit. – 8e div. 2e bur.
Cardaillac. rédacteur.—7e div. 1er bur.
Caulet de Longchamp père, rédacteur.— 1re div. 1er bur.
Caulet de Longchamp fils, rédacteur.— 3e div. 2e bur.
Cavenne, exped. – 8e div. 2e bur.
Chahuet, chef de bur. — 4e div. 1er bur.
Challot, chef de bur.—2e div. 2e bur.
Chapplain, rédacteur.—2e div. 2e bur.
Charle, exped.—1re div. 2e bureau.
Charpentier, expéd.—3e div. 1er bur.
Chastelat (de), expéd.—4e div. 1er bur.
Chayet, rédacteur.—5e div 1er bur.
Cheppe de (O ✱), chef de div.—6e div.
Chevannes (de), rédact.—6e div. 2e bur.
Chèze de Cahagne, réd.—3e div. 1er bur.
Coudurier, expéditionn.—8e div. 1er bur.
Couly, expéditionnaire.—1re div. 1er bur.
Courtois ✱, directeur adjoint du dépôt des cartes et plans.
Coutin père, rédact.—1re div. 1er bur.
Coutin fils, expédit. — Secrét. du conseil général des ponts et chaussées.

D

Danguelle, rédacteur —2e div. 8e bur.
Daussy, expéditionnaire —5e div. 1er bur.
Debièvre, expédit.—1re div. économat.
Debled, surnuméraire – 6e div. 2e bur.
Delahaye, exp. ditionn.—8e div. 3e bur.
Delbé, exp. comm. d'ord.—6e div. 2e bur.
Deloche, sous-chef de bur.—6e div. 2 bur.
Delorme, chef de bureau.—5e div 1er bur.
Denleau, rédacteur, commis d'ordre. — 1re div 1er bur.
Denise, surnuméraire.—1re div. 2e bur.
Denne-Baron, rédacteur —6e div. 2e bur.

Dessigny, expéditionnaire.—2 div. 3e bur.
Dillé, sous-chef de bur.—1re div 1er bur.
Dufrenne, expéditionn.—8e div. 1er bur.
Duguet, rédacteur, 3e div. 1er bur.
Dumon (Paul Émile), secrétaire particulier du Ministre.
Dumoustier, chef de bur.—3e div. 1er bur.
Dupain, rédacteur.—7e div. 2e bur.
Duplessix père, rédacteur.—2e div. 2e bur.
Duplessix fils, expéditionnaire.—Secrétariat du conseil gén. des ponts et chauss.
Duval, rédacteur.—1re div. 2e bur.

F

Farnault, expéditionn.—1re div. 2e bur.
Fauchet, dess.—Dépôt des cartes et plans.
Feine père, rédacteur, agent spécial.—8e div. 2e bur.
Feine fils, surnuméraire.—Cabinet particulier du Ministre.
Folgaivez, rédacteur.—5e div. 1er bur.
Franqueville (de) ✻, chef de division.—3e div.

G

Garousse, expéditionn.—2e div. 1er bur.
Gaultier de Charnacé, expéditionnaire.—7e div. 1er bur.
Gauthier, rédacteur, commis d'ordre.—2e div 2e bur.
Gautier Dagoty ✻, chef de div.—8e div.
Génné, expéditionnaire.—4e div. 2e bur.
Géraldy, rédacteur.—2e div. 1er bur.
Giannetti, expéditionn., commis d'ordre.—1re div. 2e bur.
Gilly, expéditionnaire.—5e div. 1er bur.
Gilquin, expéditionnaire.—7e div. 1er bur.
Gimet, réd., commis d'ord.—2e div. 3e bur.
Girault, sous-chef de bur.—3e div. 1er bur.
Girod (de l'Ain) (Édouard), chef du cabinet particulier du Ministre.
Gout, rédacteur.—1re div. 2e bur.
Grancoin, expéditionnaire.—Secrétariat du conseil général des ponts et chauss.
Grangez, chef de bureau.—3e div. 2e bur.
Guillemot, chef du contr.—7e div. 2e bur.

H

Hannoy, expéditionn.—1re div. archives.
Hermel ✻, chef de bur.—7e div. 1er bur.
Huet, sous-chef de bur.—7e div. 1er bur.

J

Jabineau, chef de bureau—6e div. 1er bur.
Jaumon, rédacteur.—1re div. 2e bur.
Joannis, surnuméraire.—7e div. 2e bur.
Julliot, rédacteur.—7e div. 2e bur.

L

Labaume, rédacteur.—5e div. 2e bur.
Laberge, expéditionnaire.—Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Labroüe (de), dessinateur.—Dépôt des cartes et plans.
Lafond, réd., comm. d'ord.—8e div. 1er bur.
Lagarrigue, expéditionn.—3e div. 2e bur.
Laieu, sous-chef de bur.—2e div. 1er bur.
Lambert (Jean), contrôleur.—Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Lambert (Fr.), commis d'ordre.—Secrét. du conseil gén. des ponts et chaussées.
Lamulonière, rédacteur.—Commission de statistique de l'industrie minérale.
Langrais, expéditionn.—7e div. 1er bur.
Laroze, expéditionnaire—4e div. 1er bur.
Lartigue, rédacteur.—Cabinet particulier du ministre.
Las, expéditionnaire.—1re div. 2e bur.
Laurent, sous-chef de bur.—3e div. 2e bur.
Lebreton, rédacteur.—8e div. 1er bur.
Lelorrain, expéditionnaire.—Secrétariat du conseil général des ponts et chauss.
Lemarié, rédacteur.—1re div. 2e bur.
Leymonnerye, sous-chef de bureau.—Dépôt des cartes et plans.
Locoge, rédacteur.—8e div. 1er bur.
Lorber, secrétaire de l'École des ponts et chaussées.
Loudinot, rédacteur, commis d'ordre.—4e div. 2e bur.
Lozière (de), sous-chef de bureau.—5e div. 1er bur.

M

Machizot, rédacteur.—4e div. 1er bur.
Manry, expéditionnaire, commis d'ordre.—8e div. 3e bureau.
Marchal, rédacteur.—6e div 1er bur.
Marchand, expéditionn.—1re div. 1er bur.
Marche (de la), expéd.—2e div. 3e bur.
Marin ✻, chef de bureau.—8e div. 1er, 2e et 3e bureau.
Maygrier, expéditionn., commis d'ordre.—7e div. 1er bur.
Mesnil, rédacteur.—4e div 2e bur.
Michaux, expéditionn.—2e div. 1er bur.

Michel, commis d'ordre. – Secrétariat du conseil général des mines.
Micheleau, gardien de la bibliothèque de l'Ecole des mines.
Minard, exp.—Ecole des ponts et chauss.
Mitantier, chef de bur. – 2[e] div. 1[er] bur.
Momoro-Fournier, sous-chef de bureau. – 8[e] div. 1[er] bur.
Morel, calculateur. – Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Moynier, rédacteur.—8[e] div. 1[er] bur.

N

Nadault de Buffon ✻, chef de div.—4[e] div.
Nanta, sous-chef de bureau. – Cabinet particulier du Sous-Secrétaire d'État et 1[re] div., personnel des mines.
Noue (de) ✻, chef de division. – 7[e] div.

O

O'Donnel, surnuméraire.—Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Orson, expéditionnaire. – 1[re] div. 2[e] bur.
Ostrowski, s.-chef de bur. – 5[e] div. 2[e] bur.
Oudan, s.-chef de bur. – 8[e] div. 3[e] bur.

P

Panet, rédacteur. – 1[re] div. 2[e] bur.
Petit de Badereau, exp.—1[re] div. 1[er] bur.
Pierre, aide du laboratoire à l'Ecole des mines.
Pilorge, réd., com. d'ord.—3[e] div. 1[er] bur.
Pistoye (de), chef de bur. – 4[e] div. 2[e] bur.
Planterre père, rédact.—4[e] div. 1[er] bur.
Planterre fils, expédit., commis d'ordre. —4[e] div. 1[er] bur.
Porée, chef de bureau.—1[re] div. 2[e] bur.
Potey, rédacteur. – 2[e] div. 1[er] bur.

Q

Quenescourt, expéditionn., commis d'ord. —6[e] div. 1[er] bur.

R

Regnaud, rédacteur. – 6[e] div. 1[er] bur.
Rembielinski, dessinateur. – Dépôt des cartes et plans.
Robert, garde des archives, ayant rang de sous-chef de bureau. – 1[re] div.
Robert (Charles), rédact.—2[e] div. 3[e] bur.
Rosa, rédacteur. – Commission de statistique de l'industrie minérale.

S

Saint-Martin (de), exp. — 5[e] div. 2[e] bur.
Salel, expéditionnaire.—3[e] div. 2[e] bur.
Salles, sous-chef de bureau.—Secrétariat du conseil des bâtiments civils.
Salomon ✻, chef de bur. – 6[e] div. 2[e] bur.
Sauphar, dessinateur, commis d'ordre.—Dépôt des cartes et plans.
Simonnet, rédacteur.—8[e] div. 3[e] bur.

T

Tarteiron de Camprieu, surnuméraire.—2[e] div. 2[e] bur.
Teinturier, s.-ch. de bur.—6[e] div. 1[er] bur.
Thirion, rédacteur. – 2[e] div. 1[er] bur.
Thomas de Cabanoux, chef de bureau.—2[e] div. 3[e] bur.
Tondu père, expéditionn. – Secrétariat du conseil général des ponts et chaussées.
Tondu fils, commis-dessinateur.—Ecole des ponts et chaussées.
Tourneux (Prosper), chef de bur. – 5[e] div. 2[e] bur.
Traversa, expéditionn., commis d'ordre.—2[e] div. 1[er] bur.
Truchot, expéditionn.—8[e] div. 3[e] bur.

V

Vacher, gardien de la bibliothèque de l'Ecole des mines.
Vallot (Simon) ✻, directeur du dépôt des cartes et plans.
Vernay-Girardet, rédacteur.—Secrétariat du conseil des bâtiments civils.

W

Wesolowski (Alexandre), dessinateur.—Dépôt des cartes et plans.
Wesolowski Roman), expédit.-dessinat. —Dépôt des cartes et plans.

EMPLOYÉS EN RETRAITE.

Noms.	Grades et emplois.	Résidences.	Départements.
MM.			
Auvray.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Barabé.	dessinateur.	Paris.	Seine.
Bollot.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Cadet de Chambine ✻.	chef de division. . .	Paris.	Seine.
Camus.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Difiore.	sous-chef de bureau.	Paris.	Seine.
Frion ✻.	chef de bureau. . .	Paris.	Seine.
Gibert.	rédacteur.	St-Germain. .	Seine-et-Oise.
Gilbert.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Gros.	rédact., ten. de livres.	Gonesse. . . .	Seine-et-Oise.
Haumont.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Heppe (de).	expéditionnaire. . .	Paris.	Seine.
Heudelet.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Laporte.	employé à l'École des mines.	Paris.	Seine.
Laubry ✻.	chef de division. . .	Paris.	Seine.
Laurent.	commis d'ordre. . .	Avallon. . . .	Yonne.
Ledeschault.	commis d'ordre. .	Paris.	Seine.
Loraux.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Marchal ✻.	chef de bureau. . .	Paris.	Seine.
Moynier.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Nuyts.	sous-chef de bureau.	Paris.	Seine.
Paillet ✻.	chef de bureau. . .	Paris.	Seine.
Paquier.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Peltier.	gardien des collect. à l'École des mines.	Paris.	Seine.
Périgord.	secrétaire du conseil des bâtim. civils.	Paris.	Seine.
Perrin.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Piffre.	commis d'ordre. . .	Paris.	Seine.
Poinsot.	expéditionnaire. . .	Paris.	Seine.
Pontois.	expéditionnaire. . .	Paris.	Seine.
Ravinet ✻.	chef de bureau. . . .	Paris.	Seine.
Redot.	chef de bureau. . .	Paris.	Seine.
Rouillac (de) (O ✻) . .	chef de division. . .	Paris.	Seine.
Thomas.	chef de bureau. . .	Paris.	Seine.
Vancleemputte.	secrétaire de l'École des ponts et ch. .	Paris.	Seine.

VEUVES D'EMPLOYÉS PENSIONNÉES.

Noms et emplois des maris.		Noms des veuves.	Résidences.	Départem.
MM.		Mesd.		
Beaunier. . . .	chef de divis.	Sourdeau.	Paris. . . .	Seine.
Bille.	rédacteur. . .	Lebreton.	Paris. . . .	Seine.
Creutzer. . . .	dessinateur. .	Fouillard.	Paris. . . .	Seine.
Courville (de). .	rédacteur. . .	De Rouffignac. .	Paris . . .	Seine.
Dabadie.	rédacteur. . .	Leclerc..	Paris. . . .	Seine.
Doublet.	expéditionn. .	Monnier.	Paris. . . .	Seine.
Gillot.	expéditionn. .	Jourdain.	Paris. . . .	Seine.
Girard	rédacteur. . .	De Caisne. . . .	Paris. . . .	Seine.
Goujon.	chef de bur. .	Pallard.	Paris . . .	Seine
Languedoc. . .	rédacteur. . .	Janson.	Paris. . . .	Seine.
L'Homme. . . .	chef de bur. .	Dujardin-Beaumetz.	Paris. . . .	Seine.
Pacoux.	expéditionn. .	Lecauchie. . . .	Paris. . . .	Seine.
Poncin.	teneur de liv.	Jolly.	Paris. . . .	Seine.
Poteriet.	chef de divis.	Poncin.	Epernay. .	Marne.
Quin	vérificateur. .	Coimet.	Paris. . . .	Seine.
Quinot.	rédacteur. . .	Lotz.	Paris. . . .	Seine.
Roger.	rédacteur. . .	Rousseau.	Paris. . . .	Seine.
Trigory.	rédacteur. . .	Vanderhagen. . .	Paris. . . .	Seine.

COMMISSIONS

INSTITUÉES AUPRÈS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

COMMISSION SUPÉRIEURE DES CHEMINS DE FER,

Instituée par ordonnance royale en date du 22 juin 1842.

Cette commission, présidée par le Ministre des travaux publics, et, à son défaut, par le Sous-Secrétaire d'État, est appelée à donner son avis sur le choix à faire entre les différents tracés des grandes lignes de chemins de fer classées par la loi du 11 juin 1842.

MEMBRES DE LA COMMISSION.

MM.

Bon Thénard (C ✠), pair de France.
Cordier (C ✠), *idem.*
Rossi (O ✠), *idem.*
Cte Daru ✠, *idem.*
Dufaure, membre de la chambre des députés.
Gréterin (C ✠), conseiller d'état, directeur de l'administration des douanes.
Boursy (C ✠), conseiller d'état, directeur de l'administration des contributions indirectes.
Boulay (de la Meurthe) (O ✠), conseiller d'état.
Gal Prévost de Vernois (C ✠), membre du comité des fortifications.
Gal Daullé (C ✠), membre du comité des fortifications.
Fèvre (C ✠), inspecteur général des ponts et chaussées.
Kermaingant (C ✠), *idem.*

Les fonctions de secrétaire de la commission sont remplies par M. Courpon, auditeur au conseil d'état.

L'inspecteur divisionnaire adjoint des ponts et chaussées, chargé de la direction des études de la ligne du chemin dont il s'agit de déterminer la direction, assiste avec voix délibérative aux réunions de la commission supérieure.

Les auditeurs attachés à la commission administrative des chemins de fer assistent avec voix consultative aux délibérations de la commission supérieure lorsque cette commission s'occupe de questions relatives aux renseignements statistiques par eux recueillis.

COMMISSION ADMINISTRATIVE DES CHEMINS DE FER.

Cette commission est chargée de la révision et du contrôle des documents statistiques propres à établir l'utilité et l'importance relative des différentes directions des grandes lignes de chemins de fer classées par la loi du 11 juin 1842. Elle doit être, en outre, consultée : 1° sur les questions concernant les acquisitions de terrains et bâtiments, les rapports de l'administration des travaux publics avec les départements et les communes pour la prestation des terrains et bâtiments, les projets des cahiers de charges pour les concessions de lignes de fer, les baux à passer avec les compagnies; 2° sur les projets de règlements relatifs à la police, à l'usage ou à la conservation des chemins de fer; 3° et en général sur les questions réglementaires relatives à l'exploitation des chemins de fer et qui n'appartiendraient pas, soit au conseil général des ponts et chaussées, soit à la section des chemins de fer.

Elle est présidée par le Ministre, et, à son défaut, par le Sous-Secrétaire d'État des travaux publics.

MEMBRES DE LA COMMISSION.

MM.

Félix Réal ✠, député, conseiller d'état en service ordinaire.
Lebobe ✠, membre de la chambre des députés.
Cerclet ✠, maître des requêtes en service extraordinaire.
De Cheppe (O ✠), *idem*, chef de la division des mines.
Baude ✠, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Bineau ✠, ingénieur en chef des mines.
Delalleau ✠, avocat, conseil judiciaire du ministère.
De Haut ✠, avocat plaidant du ministère.
Guilhem ✠, maître des requêtes au conseil d'état.
Éd. Girod (de l'Ain), auditeur de 1re classe au conseil d'état, chef du cabinet du ministre.
Crignon de Montigny, ancien auditeur.
Desmazures, avocat, remplissant les fonctions de secrétaire, rue Bleue, n° 29.
Hédouin, avocat, secrétaire adjoint.

Le chef de la division des chemins de fer assiste avec voix délibérative aux réunions de la commission.

AUDITEURS AU CONSEIL D'ÉTAT SPÉCIALEMENT CHARGÉS DE RÉUNIR ET DE COORDONNER LES DOCUMENTS STATISTIQUES SUR LES CHEMINS DE FER.

MM.

Eugène Dubois, attaché au 1er arrondissement d'inspection.

De Condé,	—	au 3e	—	—
Frémy,	—	au 2e	—	—
Jahan,	—	au 4e	—	—
Joly,	—	au 5e	—	—

Ces auditeurs ont voix délibérative dans la commission toutes les fois qu'ils y remplissent les fonctions de rapporteur.

COMMISSION DES PHARES.

La commission des Phares est présidée par le Ministre, et, en son absence, par le Sous-Secrétaire d'État.

MEMBRES DE LA COMMISSION.

MM.

HALGAN (G O ✠), pair de France, vice-amiral.

B^on DE BOUGAINVILLE (C ✠), contre-amiral.

ARAGO (C ✠), membre de l'Académie des sciences et du Bureau des longitudes.

BERNARD (O ✠), inspecteur général des ponts et chaussées, attaché au département de la marine.

. . . . inspecteur général des ponts et chaussées.

BOUCHER (O ✠), maître des requêtes, inspecteur général du génie maritime.

LE PREDOUR (O ✠), capit. de vaisseau, commandant de l'école navale.

MATHIEU (O ✠), membre de l'Académie des sciences et du Bureau des longitudes.

BEAUTEMPS-BEAUPRÉ (O ✠), *idem*, *idem*.

FRESNEL (O ✠), inspecteur divisionnaire adjoint des ponts et chaussées, *secrétaire*, rue des Saints-Pères, n° 9.

REYNAUD ✠, ingénieur en chef des ponts et chaussées, autorisé à assister aux séances, et y tenant la plume en l'absence du secrétaire.

COMMISSION DES ANNALES DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Cette commission est présidée par le Sous-Secrétaire d'État.

MEMBRES DE LA COMMISSION.

MM.

CAVENNE (C ✠) inspecteur général.

FÈVRE (C ✠), *idem*.

VAUVILLIERS (O ✠), *idem*.

DEVILLIERS DU TERRAGE (O ✠), *idem*.

MINARD (O ✠), inspecteur divisionnaire.

DEFONTAINE (O ✠), *idem*.

BÉLANGER ✠, ingénieur en chef.

BOMMART (Amédée) ✠, *idem*.

BIGARNE ✠, chef de la division du secrétariat général et du personnel.

MARY ✠, ingénieur en chef, *secrétaire*, rue de la Chaise, n° 24.

PONTS ET CHAUSSÉES.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX ET DIVISIONNAIRES.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

MM.
Cavenne (C ✠), rue Hillerin-Bertin, n° 10.
Fèvre (C ✠), rue de Vaugirard, n° 41.
Kermaingant (C ✠), rue Las-Cases, n° 19.
Vauvilliers (O ✠), rue Duphot, n° 23.
Devilliers du Terrage (O ✠), Cours-la-Reine, 2, Champs-Élysées.
Bernard (O ✠), *attaché au départ. de la marine*, quai d'Orsay, 3.
Favier (O ✠), rue de l'Ouest, n° 24.

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES.

MM.
De Baudre (O ✠), rue St-Benoît, n° 11.
Mesnager (O ✠), quai Napoléon, n° 27.
D'Astier de la Vigerie (O ✠), rue Castellane, n° 6.
Minard (O ✠), rue de l'Université, n° 29.
Brière de Mondétour (O ✠), rue St-Benoît, n° 11.
Vallée (O ✠), rue Coquenard, n° 6.
Defontaine (O ✠), rue de la Visitation, n° 8, passage Sainte-Marie.
Brémontier (O ✠), rue du Cherche-Midi, n° 16.
Bonnetat (O ✠), rue Las-Cases, n° 19.
Goury (O ✠), rue Casimir-Périer, n° 23.
Poirée (O ✠), rue Vanneau, n° 27.
Garella (O ✠), rue de Grenelle-Saint-Germain, n° 89.
Vigoureux (O ✠), rue de Grenelle-Saint-Germain, n° 67.
De Silguy (O ✠), rue Mézières, n° 8.
Hurel (O ✠), passage Saulnier, n° 4 *bis*.
Mallet (C ✠), rue Laffitte, n° 46.

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES ADJOINTS.

MM.
Le Masson (O ✠), rue de Grenelle-Saint-Germain, n° 69.
Fresnel (O ✠), rue des Saints-Pères, n° 9.
Frissard ✠, rue Montholon, n° 16.
Robinot ✠, avenue Marigny, n° 7.
Trotté de Laroche (O ✠), *attaché au départ. de la marine*, à Brest.
Reibell (O ✠), *idem*, à Cherbourg.
Viollet ✠, rue du Bac, n° 36 bis.
Avril (O ✠), rue de l'Université, n° 88 *bis*.

CONSEIL GÉNÉRAL

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

Le conseil général des ponts et chaussées est présidé par le Ministre, et, en son absence, par le Sous-Secrétaire d'État. Les inspecteurs généraux sont membres permanents du conseil. Le Ministre désigne tous les six mois ceux des inspecteurs divisionnaires et des inspecteurs divisionnaires adjoints qui doivent également en faire partie.

COMPOSITION DU CONSEIL GÉNÉRAL.

Du 1er février 1844 au 1er août 1844.

M. Cavenne (C ✠), inspecteur général, *vice-président*.

MESSIEURS LES INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES.

MM.
De Baudre (O ✠).
D'Astier de la Vigerie (O ✠).
Minard (O ✠).
Brière de Mondétour (O ✠).
Brémontier (O ✠).
Goury (O ✠).
Garella (O ✠).
Hurel (O ✠).

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES ADJOINTS.

MM.
Robinot ✠.
Avril (O ✠).

Du 1er août 1844 au 1er février 1845.

M. Cavenne (C ✠), inspecteur général, *vice-président*.

MESSIEURS LES INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES.

MM.
Mesnager (O ✠).
Vallée (O ✠).
Defontaine (O ✠).
Bonnetat (O ✠).
Poirée (O ✠).
Vigoureux (O ✠).
De Silguy (O ✠).
Mallet (C ✠).

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES ADJOINTS.

MM.
Le Masson (O ✠).
Viollet ✠.

MM.

Avril (O ✠), inspecteur divisionnaire adjoint, maître des requêtes, chargé provisoirement des fonctions de *secrétaire du conseil*.

Jacqmin,
Voisin, } élèves, attachés au secrétariat.

Nota. Les employés du secrétariat du conseil général se trouvent à la suite des bureaux de l'administration centrale, page 9.

COMPOSITION DES SECTIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL CHARGÉES DE L'EXAMEN DES AFFAIRES SOMMAIRES ET COURANTES DU 1er FÉVRIER 1844 AU 1er FÉVRIER 1845.

SECTION DES ROUTES ET PONTS.

MM.
Devilliers du Terrage (O ✻), inspecteur général, *vice-président*.
Favier (O ✻), inspecteur général.
De Baudre (O ✻),
D'Astier de la Vigerie (O ✻),
Vallée (O ✻),
Goury (O ✻),
Garella (O ✻),
De Silguy (O ✻),
Hurel (O ✻),
Mallet (C ✻),
} inspecteurs divisionnaires.

Noël (Eugène) ✻, ingénieur en chef de 2e cl.,
Dajot ✻, ingénieur ordinaire de 1re cl.,
} *secrétaires.*

SECTION DE LA NAVIGATION.

MM.
Fèvre (C ✻), inspecteur général, *vice-président*.
Cavenne (C ✻), inspecteur général.
Mesnager (O ✻),
Minard (O ✻),
Brière de Mondétour (O ✻),
Defontaine (O ✻),
Brémontier (O ✻),
Bonnetat (O ✻),
Poirée (O ✻),
Vigoureux (O ✻),
} inspecteurs divisionnaires.

Romany ✻, ingénieur ordinaire de 1re cl.,
Cavalier, *idem*,
} *secrétaires.*

SECTION DES CHEMINS DE FER.

MM.
Kermaingant (C ✻), inspecteur général, *vice-président*.
Vauvilliers (O ✻), inspecteur général.
Le Masson (O ✻),
Frissard ✻,
Robinot ✻,
Viollet ✻,
Avril (O ✻),
} inspecteurs divisionnaires adjoints.

Lalanne, ingénieur ordinaire de 1re classe, *secrétaire*.

ARRONDISSEMENTS D'INSPECTION

DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

INSPECTIONS.	DÉPARTEMENTS dont se composent les inspections.	INSPECTEURS.
		MM.
1re	Seine-Inférieure, Eure, Seine-et-Oise, Seine.	MESNAGER (O ✻).
2e	Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise, Aisne (*a*).	DEFONTAINE (O ✻).
3e	Ardennes, Meuse, Haute-Marne, Marne, Seine-et-Marne, Aube (*b*).	BRIÈRE DE MONDÉTOUR (O ✻).
4e	Moselle, Meurthe, Vosges, Haut-Rhin, Bas-Rhin (*c*).	BONNETAT (O ✻).
5e	Yonne, Côte-d'Or, Haute-Saône, Doubs, Jura (*d*).	VIGOUREUX (O ✻).
6e	Ain, Rhône, Loire, Isère, Hautes-Alpes, Drôme (*e*).	VALLÉE (O ✻).
7e	Basses-Alpes, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var, Corse.	D'ASTIER DE LA VIGERIE (O ✻).
8e	Haute-Loire, Ardè che Gard, Hérault, Aveyron, Lozère.	GARELLA (O ✻).
9e	Tarn-et-Garonne, Tarn, Haute-Garonne, Ariége, Aude, Pyrénées-Orientales (*f*).	HUREL (O ✻).

(*a*) La *deuxième inspection* comprend la navigation de l'Oise tout entière.

(*b*) La *troisième inspection* comprend la navigation de la Marne tout entière. Elle ne comprend point le canal de la Marne au Rhin (4e inspection).

(*c*) La *quatrième inspection* comprend le canal de la Marne au Rhin tout entier, et le canal du Rhône au Rhin, depuis Strasbourg jusqu'au bief de partage inclusivement.

(*d*) La *cinquième inspection* comprend le canal du Rhône au Rhin, depuis le bief de partage exclusivement jusqu'à la Saône, et le canal du Nivernais dans toute son étendue.

(*e*) La *sixième inspection* comprend le service de la navigation de la Saône depuis l'embouchure du canal du Rhône au Rhin jusqu'à Lyon.

(*f*) La *neuvième inspection* ne comprend point le canal latéral à la Garonne, ni la navigation de la Garonne au-dessous de Toulouse; ces deux services font partie de la 10e inspection.

SUITE DES ARRONDISSEMENTS D'INSPECTION DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

INSPECTIONS.	DÉPARTEMENTS dont se composent les inspections.	INSPECTEURS.
		MM.
10e	Hautes-Pyrénées, Gers, Basses-Pyrénées, Landes, Lot-et-Garonne, Gironde (*a*).	DE BAUDRE (O ✻).
11e	Dordogne, Charente, Charente-Inférieure, Vendée, Deux-Sèvres, Vienne (*b*).	DE SILGUY (O ✻).
12e	Loire-Inférieure, Ille-et-Vilaine, Morbihan, Côtes-du-Nord, Finistère (*c*). .	POIRÉE (O ✻).
13e	Mayenne, Sarthe, Orne, Manche, Calvados (*d*).	BRÉMONTIER (O ✻).
14e	Eure-et-Loir, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire (*e*). . .	GOURY (O ✻).
15e	Indre, Cher, Nièvre, Saône-et-Loire, Allier (*f*).	MINARD (O ✻).
16e	Puy-de-Dôme, Cantal, Lot, Corrèze, Haute-Vienne, Creuze (*g*).	MALLET (C ✻).

(*a*) La *dixième inspection* comprend le canal latéral à la Garonne tout entier, et la navigation de ce fleuve depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux; elle comprend aussi le service de la navigation du Lot dans toute son étendue; elle ne comprend pas la navigation de la Dordogne (11e inspection).

(*b*) La *onzième inspection* comprend le service de la navigation de l'Isle et celui de la navigation de la Dordogne dans toute leur étendue.

(*c*) La *douzième inspection* ne comprend point la navigation de la Loire (14e et 15e inspection).

(*d*) La *treizième inspection* comprend en entier le service des rivières de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir.

(*e*) La *quatorzième inspection* comprend le service de la navigation du Cher, depuis Saint-Aignan jusqu'à Tours, et celui de la navigation de la Loire, depuis la limite supérieure du département du Loiret jusqu'à la mer; elle ne comprend point le canal latéral à la Loire (15e inspection), ni le service des rivières de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir (13e inspection).

(*f*) La *quinzième inspection* comprend le canal de Berry jusqu'à son embouchure dans le Cher; elle comprend en entier le canal latéral à la Loire et le service de la navigation de l'Allier. Elle ne comprend ni le canal du Nivernais (5e inspection), ni la navigation de la Saône inférieure (6e inspection).

(*g*) La *seizième inspection* ne comprend ni le service de la navigation du Lot (10e inspection), ni la navigation de l'Allier (15e inspection).

SERVICE D'INSPECTION DES CHEMINS DE FER.

Première inspection.

M. Frissard ✱, inspecteur divisionnaire adjoint.

Ligne de Paris au Havre; — de Paris à la frontière de Belgique; — de Paris au littoral de la Manche ; — et tout le territoire situé entre ces lignes.

Deuxième inspection.

M. Le Masson (O. ✱), inspecteur divisionnaire adjoint.

Ligne de Paris sur Strasbourg ; — de Paris sur Dijon ; — de Dijon à Mulhouse ; — et tout le territoire situé entre ces lignes et la ligne de Paris à la frontière de Belgique.

Troisième inspection.

M. Robinot ✱, inspecteur divisionnaire adjoint.

Ligne de Paris à Orléans, Tours et Nantes, et tout le territoire situé entre cette ligne et la ligne de Paris au Havre ; — chemin de Saint-Germain ; — chemins de Versailles (rive droite et rive gauche) ; — chemin de ceinture autour de Paris.

Quatrième inspection.

M. Viollet ✱, inspecteur divisionnaire adjoint.

Ligne de Tours à Bordeaux et à Bayonne ; — de Bordeaux à Toulouse ; — de Paris sur le centre de la France, à partir d'Orléans ; — et tout le territoire situé entre cette ligne, la ligne d'Orléans à Nantes et la frontière maritime de Nantes à Bayonne.

Cinquième inspection.

M. Avril (O ✱), inspecteur divisionnaire adjoint.

Ligne de Dijon à la Méditerranée ; — de Toulouse à Marseille ; — et tout le territoire situé entre la ligne de Paris à Dijon et Mulhouse, la frontière de l'est, à partir de Mulhouse, et la ligne du centre.

SERVICE DES INGÉNIEURS
DANS LES DÉPARTEMENTS.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	AIN. — 6e *inspection*.		
DORÉ (P.), ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en chef.	Gros, 2e cl. . . . . . . Reydellet, 1re cl. . . Goupilleau, 2e cl. . .	Bourg. Nantua. Belley.	Bernard-Raffin, 1re cl. Waroquet, 2e cl. Marchand (B.), 3e cl. Nyd, 3e cl. * Cuzin, 3e cl. * Picollet, 3e cl.
	AISNE. — 2e *inspection*.		
TARBÉ DE VAUX-CLAIRS ✻, 2e cl.	Lemaire, 2e cl. . . . . Bonnet (Jos.), 2e cl. Raymond-Legrand, 2e cl.	Laon. Saint-Quentin. Soissons. Château-Thierry. Vervins.	Marquet, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Michaux, 2e cl. (serv. prov. d'arr.). Richard (Philip.), 1re cl. Brancourt, 3e cl. Grehant, 3e cl.
	ALLIER. — 15e *inspection*.		
RÉROLLE ✻, 1re cl.	Pognon, 2e cl. . . . Robin, aspir.	Moulins. Lapalisse. Montluçon.	Lallemand, 2e cl. Lartaud, 2e cl. Vignot, 2e cl. Dubrana, 3e cl. Boyron, 3e cl. Vinson, 3e cl.

Nota. L'astérisque indique les conducteurs des routes départementales.

Services spéciaux.

AIN. . . . .
- Navigation du Rhône (première section). — 6e *inspection*. — Page 48.
- Navigation de la Saône inférieure. — 6e *insp.* — Page 49.

AISNE. . . . .
- Navigation de l'Aisne. — 2e *insp.* — Page 45.
- Navigation de l'Oise. — 2e *insp.* — Page 48.
- Navigation de la Marne, et canal latéral à cette rivière. — 3e *insp.* — Page 47.
- Canal de l'Aisne à la Marne. — 2e *insp.* — Page 52.
- Canaux de Saint-Quentin et de Crozat. — 2e *insp.* — Page 58.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

ALLIER. . . . .
- Navigation de l'Allier. — 15e *insp.* — Page 45.
- Service spécial de la Loire (première section). — 15e *insp.* — Page 47.
- Canal latéral à la Loire (première division). — 15e *insp.* — Page 54.
- Jonction de la Vienne au Cher et du Cher à l'Allier. — 15e *insp.* — Page 58.
- Chemin de fer de Paris sur le centre de la France par Bourges. — 4e *insp. des ch. de fer.* — Page 68

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	ALPES (BASSES-). — 7e *inspection*.		
DE MATTY DE LATOUR, 2e cl.	Dumoulin, 2e cl. . . Michelier, asp.	Digne. Castellane.	Lion, 2e cl. (serv. prov. d'arr.). François, 2e cl. Imbard, 2e cl. * Dabos, 2e cl.
	ALPES (HAUTES-). — 6e *inspection*.		
UHRICH, 2e cl.	Houllier, 2e cl. . . . Pelaud, asp.	Gap. Embrun.	Catier (J.-J.), 1re cl. Rostan-Dalmas, 3e cl.
	ARDÈCHE. — 8e *inspection*.		
LOYER, 1re cl.	Labbé, asp. . . . . . Breton (P. A.), 2e cl. Sugot, asp.	Privas. Aubenas. Tournon.	Fargier, 1re cl. Luylon, 1re cl. Fraysse, 2e cl. Croze, 3e cl. Sagnard, 3e cl.
	ARDENNES. — 3e *inspection*.		
LEMOYNE (N.-R.) ✻, 2e cl.	Henry, 1re cl. . . . . Vicart, 2e cl. . . . . Paquin, 2e cl. . . .	Charleville. Sedan. Rethel.	Grosselin, 2e cl. Dupin (Victor), 2e cl. Robinet, 3e cl. Pailla, 3e cl. Letrange, 3e cl. * Haveaux, 3e cl.
	ARIÉGE. — 9e *inspection*.		
JOURNET, 2e cl.	Salles, asp. . . . . . Bailly. asp. . . . . . Chastellier, asp. . .	Foix. Saint-Girons. Pamiers.	* Rivière, 2e cl. Meunier (J.-P.), 3e cl.
	AUBE. — 3e *inspection*.		
DE NOEL ✻, 1re cl.	D'Anthenay, 1re cl. . Doré (C.), 2e cl.	Troyes. Nogent. Bar-sur-Seine.	Lefranc, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Prevost, 1re cl. Chitier, 1re cl. Jacquin, 3e cl. Greusset, 3e cl. Plasseau, 3e cl. Chapelle, 3e cl.

Services spéciaux.

ARDÈCHE. . . . . . . Navigation du Rhône (deuxième et troisième section). — 8e *inspection*. — Page 49.

ARDENNES. . . . . .
- Navigation de la Meuse. — 3e *insp.* — Page 48.
- Canal des Ardennes. — 3e *insp.* — Page 52.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

AUBE. . . . .
- Navigation de la Seine (première section). — 3e *insp.* — Page 50.
- Canal de la Haute-Seine. — 3e *insp.* — Page 58.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 69.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	AUDE. — 9e *inspection.*		
Jouvin ❋, 1re cl.	Chauvisé, asp. . . . Geoffroy ❋, 1re cl. . De Boisanger, 2e cl.	Carcassonne. Castelnaudary. Narbonne.	Sabatié, 1re cl. * Vergues, 1re cl. Champagne, 2e cl. Armaing, 2e cl. Lafont, 3e cl.
	AVEYRON. — 8e *inspection.*		
Vallot (J.-C.) ❋, 1re cl.	Faraguet, 2e cl. . . Balion, 2e cl. . . . . Rougeul, asp.	Rodez. Espalion. Villefranche. Milhau.	Sabde ❋, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Sahut, 3e cl.
	BOUCHES-DU-RHONE. — 7e *inspection.*		
Montluisant ❋, 1re cl. dir.	De Gabriac, 2e cl. . Pascal, 2e cl. . . . . Gendarme, 1re cl. . Collet, asp.	Marseille. Aubagne. Aix. Arles.	* Brouzet, 2e cl. Christol, 2e cl. Panzani, 3e cl.
	CALVADOS. — 13e *inspection.*		
Mounier ❋, 1re cl. dir.	Fortin, 2e cl. . . . . Bouniceau ❋, 1re cl. Got, 2e cl. . . . . . Du Jardin, 2e cl. . .	Caen. Bayeux. Lisieux. Vire.	Morel, 1re cl. Duclos (J.), 1re cl. Jeanne, 2e cl. Piédavant, 3e cl. Malherbe ❋, 3e cl.
	CANTAL. — 16e *inspection.*		
Jemois, 2e cl.	Ruelle, 2e cl. . . . . Brame, asp. . . . . Vallée, asp.	Aurillac. Mauriac. Saint-Flour.	Aldebert, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Guiot, 2e cl.

Services spéciaux.

AUDE. . . . .
- Navigation du Tarn. — 9e *inspection.* — Page 50.
- Canal du Midi — 9e *insp.* — Page 56.
- Chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.

AVEYRON. . . . . . .
- Navigation du Lot (première section). — 10e *insp* — Page 47.
- Navigation du Tarn. — 8e *insp.* — Page 50.

BOUCH.-DU-RHONE
- Navigation du Rhône (troisième et quatrième section). — 7e *insp.* — Page 49.
- Canal d'Arles à Bouc. — 7e *insp.* — Page 52.
- Ports de commerce et phares. — 7e *insp.* — Page 59.
- Expériences sur l'entretien des routes. — 7e *insp.* — Page 63.
- Chemin de fer de Marseille à Toulon — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 64.

CALVADOS . . . . . .
- Jonction de la Loire à la Manche. — 13e *insp.* — Page 55.
- Ports maritimes et canal de Caen à la mer — 13e *insp* — Page 59.
- Chemin de fer de Paris à Cherbourg. — 3e *insp. des ch. de fer* . — Page 68.

CANTAL. . . . . Percée souterraine du Lioran. — 16e *insp.* — Page 62.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	CHARENTE. — 11e *inspection.*		
TAILLEFERT ✻, 1re cl.	Duvaux, 1re cl. . . . Levert, 2e cl. . . . . Oudry, asp.	Angoulême. Confolens.	Ancelin, 2e cl. * Durand (Jacq.), 3e cl.
	CHARENTE-INFÉRIEURE. — 11e *inspection.*		
DOR ✻, 1re cl.	Marchegay, 2e cl. . . Masquelez ✻, ing. en ch. 1re cl . . . Forestier ✻, 2e cl. . Deleffe, 2e cl.	La Rochelle. Rochefort. Saintes. St-Jean-d'Angely. Jonzac.	Laborde (Et.), 3e cl. (serv. prov. d'arr.). Berteaux, 1re cl. Laborde (J.), 1re cl. Bonniot (L.-S.), 1re cl. Lefort, 3e cl. Laurent, 3e cl. * Baillon, 3e cl. Mraile, 3e cl.
	CHER. — 15e *inspection.*		
VAUQUELIN ✻, 1re cl.	Guérin (Edme), 1re cl. Boucaumont (M.-C.) ✻, 1re cl. . . . . Ducros, 2e cl. . . .	Bourges. Saint-Amand. Sancerre.	Page de Chailloux, 1re cl. Bernard, 1re cl. Chesneaux, 1re cl. Guérin, 1re cl. Marie, 2e cl. * Berthault, 2e cl. Descalzo, 2e cl. Amagat, 3e cl. Berard, 3e cl. Delouche, 3e cl.
	CORRÈZE. — 16e *inspection.*		
VAUTHIER ✻, 1re cl.	Limousin, 1re cl.	Tulle. Brives. Ussel.	Bastid, 2e cl. (serv. prov. d'arr.). * Floucaud, 3e cl. (serv. prov. d'arr.). Castanet, 2e cl. Jarlet, 2e cl. Boudrie, 3e cl. Soumet, 3e cl. Assas, 3e cl.

Services spéciaux.

CHARENTE. . . . . .
- Navigation de la Charente. — 11e *inspection.* — Page 45.
- Jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire. — 11e *insp.* — P. 53.
- Chemin de fer de Paris sur l'Espagne. — 4e *insp. des ch. de fer.* — Page 69.

CHARENTE-INFÉR.
- Navigation de la Charente — 11e *insp.* — Page 45.
- Navigation de la Sèvre Niortaise. — 11e *insp.* — Page 50.
- Jonction de la basse Dordogne à la basse Loire. — 11e *insp.* — Page 53.
- Ports maritimes et canal de Niort à La Rochelle. — 11e *insp.* — Page 60.
- Port de commerce de Rochefort. — 11e *insp.* — Page 61.
- Marais de Rochefort. — 11e *insp.* — Page 63.

CHER . . . .
- Service spécial de la Loire (première section). — 15e *insp.* — Page 47.
- Canal de Berry. — 15e *insp.* — Page 59.
- Canal latéral à la Loire (deuxième division). — 15e *insp.* — Page 55.
- Ch. de fer de Paris sur le centre de la France. — 4e *insp. des ch. de fer.* — P. 67 et 68.

CORRÈZE . . . . . .
- Navigation de la Corrèze et de la Vézère. — 16e *insp.* — Page 46.
- Ch. de fer de Paris sur le centre de la France. — 4e *insp. des ch. de fer.* — Page 68.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	CORSE. — 7e *inspection.*		
SOLEAU ✻, 2e cl.	Kuss, asp. . . . . . Beguin, 1re cl. . . . Vogin, 2e cl. . . . . Alard, asp.	Ajaccio. Ile Rousse. Bastia. Bonifacio.	Hucherot, 1re cl. Henriot, 2e cl. Rocca, 2e cl Simonet, 2e cl.
	COTE-D'OR. — 5e *inspection.*		
DARCY ✻, 2e cl.	Nicolas, 2 cl. . . . . Midy, asp. . . . . . Aclocque, élève. . . Chabas, 2e cl. . . .	} Dijon. Châtillon. Semur.	Bontemps (Cl.), 1re cl. Belin (Pierre), 1re cl. Seron, 2e cl.
	COTES-DU-NORD. — 12e *inspection.*		
MÉQUIN, 2e cl.	Fessard, 2e cl. . . . Bouteiller, asp. . . . Sewrin, asp.	Saint-Brieuc. Dinan. Guingamp.	Adam (Et.), 2e cl. Large, 2e cl. Bourdeau, 2e cl. Bontemps (Fr.), 3e cl. Nevot, 3e cl. Beaugrand, 3e cl.
	CREUSE. — 16e *inspection.*		
RABOURDIN ✻, 1re cl.	Lamairesse, asp. . . Masquelez, asp.	} Guéret. Aubusson.	Chenaud, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Desbeaux, 1re cl. Lagoutte, 1re cl. Fayard, 2e cl. Macaire, 3e cl. Berrué, 3e cl. * Adenis, 3e cl.

Services spéciaux.

COTE-D'OR. . . . . . .
- Navigation de la Saône (1re et 2e section). — 5e et 6e *inspection.* — Page 49.
- Canal de Bourgogne — 5e *insp.* — Page 53.
- Canal du Rhône au Rhin (division du sud). — 5e *insp.* — Page 57.
- Canal de jonction de la Saône avec la Marne — 5e *insp* — Page 58.
- Expériences sur l'entretien des routes — 5e *insp.* — Page 63.
- Chemin de fer de la Méditerranée sur le Rhin. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 64.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée, entre Paris et Dijon. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Pages 69 et 70.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée ; section de Dijon à Châlon. — 5e *insp des ch. de fer.* — Page 70.

COTES-DU-NORD. . .
- Canal d'Ille-et-Rance. — 12e *insp.* — Page 54.
- Canal de Nantes à Brest. — 12e *insp.* — Page 56.
- Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 67.

CREUSE. . . . . Jonction de la Vienne au Cher et du Cher à l'Allier. — 16e *insp.* — P. 58.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	DORDOGNE. — 11e *inspection.*		
KERMAINGANT ✻, 2e cl.	De Rougemont, 2e cl. Billard, asp.	Périgueux. Nontron. Bergerac. Sarlat.	Silvestre ✻, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). * Marcelat, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Cuménal, 2e cl. Constant, 3e cl. * Deguercy, 3e cl. * Caffin, 3e cl. * Massoubre, 3e cl.
	DOUBS. — 5e *inspection.*		
VUILLET ✻, 1re cl.	Kornprobst, 1re cl. . Bolot, 2e cl. . . . . Boris, 2e cl. . . . . Raillard, asp.	Besançon. Montbéliard. Pontarlier.	Tabuis, 2e cl. Charpy, 2e cl. Geoffroy (Al.), 2e cl. * Bourdin, 2e cl. Pirolley, 2e cl. * Thomassin, 3e cl.
	DROME. — 6e *inspection.*		
LÉON ✻, 2e cl.	Sans, asp. . . . . . . Bénard, 2e cl. . . . . Courcelle, 2e cl. . .	Valence. Die. Montélimart.	Delégue, 2e cl. * Jalla, 3e cl. * Buix, 3e cl.
	EURE. — 1re *inspection.*		
ROBILLARD ✻, 1re cl.	Denecey, 2e cl. . . . Saint-Claire, 1re cl. . Saint-Denis, 2e cl. . Du Boulet, 2e cl. . . Lacroix (J.), 2e cl. .	Évreux. Louviers. Gisors. Bernay. Pont-Audemer.	Patot-Grancourt (J.), 1re cl. * Louis (Fr.), 1re cl. Briquet, 1re cl. Roy ✻, 1re cl. * Duvault, 1re cl. Courteville, 1re cl. * Leclerc (Ch.), 2e cl. * Hebert (Ars.), 2e cl. * Delombelle, 3e cl. Lefrançois, 3e cl. Patot-Grancourt (Ch.), 3e cl. Roudil, 3e cl.

Services spéciaux.

DORDOGNE. . . . . .
- Navigation de la Corrèze et de la Vézère. — 11e *inspection.* — Page 46.
- Navigation de la Dordogne. — 11e *insp.* — Page 46.
- Navigation de l'Isle. — 11e *insp.* — Page 46.
- Jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire.—11e *insp.*—Page 53.

DOUBS. . . . .
- Canal du Rhône au Rhin. — 4e *et* 5e *insp.* — Page 57.
- Chemin de fer de la Méditerranée sur le Rhin.—2e *insp. des ch. de fer.*—Page 64.

DROME. . . . .
- Navigation du Rhône (deuxième et troisième section). — 6e *insp.* — Page 49.
- Expériences sur l'entretien des routes. — 6e *insp.* — Page 63.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée.—5e *insp. des ch. de fer.*—Page 70.

EURE. . . . .
- Navigation de l'Iton. — 1re *insp.* — Page 46.
- Navigation de la Seine (troisième et quatrième section). — 1re *insp.* — Page 50.
- Jonction de la Sarthe à l'Iton. — 1re *insp.* — Page 54.
- Chemin de fer de Paris à Cherbourg. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 68.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
EURE-ET-LOIR. — 14e *inspection.*			
De Boisvillette, 2e cl.	Boucher, 2e cl. . . . Breton (P.-E.), 2e cl. Brianchon, asp. . . .	Chartres. Châteaudun. Dreux.	Lefèvre, 2e cl. Lebrun, 2e cl. Valet, 2e cl. * Sainlot, 2e cl. * Fillon, 3e cl.
FINISTÈRE. — 12e *inspection.*			
Plantier ✻, 2e cl.	Gojard, 2e cl. . . . . Aumaître, 2e cl. . . . Lehelloco, asp.	Quimper. Morlaix. Landerneau. Châteaulin.	Tourbiez, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Deparcieux, 2e cl. Dumoutier, 3e cl. Frimot, 3e cl. Petit (P.), 3e cl.
GARD. — 8e *inspection.*			
Vinard ✻, 1re cl.	Dombre, 2e cl. . . . Larmand, 2e cl. . . . Lemercier(M.),élève.	Nimes. Alais. Uzès. Le Vigan.	Mége, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Crousier, 2e cl. Mejan, 2e cl. Durand (H.), 2e cl. Cabanis, 3e cl.
GARONNE (HAUTE-). — 9e *inspection.*			
Partiot (O ✻), 1re cl.	Borrel ✻, 1re cl. . . St.-Guilhem ✻,1re cl. Harlé, asp.	} Toulouse. Saint-Gaudens.	* Salesses, 1re cl. Roziès, 2e cl. Germier, 2e cl. * Delagreverie, 2e cl. Luquet, 3e cl. Duclos (P.), 3e cl.

Services spéciaux.

EURE-ET-LOIR. . . . Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *inspection des ch. de fer.* — Page 67.

FINISTÈRE. . . . . . { Canal de Nantes à Brest. — 12e *insp.* — Page 56.
Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 67.

GARD. . . . . { Navigation du Rhône (troisième section). — 8e *insp.* — Page 49.
Chemin de fer de Nimes à Montpellier. — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.

GARONNE(HAUTE-). { Eaux de la Neste, etc. — 9e *insp.* — Page 48.
Navigation du Tarn. — 9e *insp* — Page 51.
Canal latéral à la Garonne (première section). — 10e *insp.* — Page 54.
Canal du Midi. — 9e *insp.* — Page 56.
Chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 4e et 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	GERS. — 10e *inspection*.		
HUSSON, 2e cl.	Combier, asp. . . . Ester, 2e cl	Auch. Condom.	Rozès, 1re cl. Gailhard, 2e cl. Lapelle, 2e cl. Debats, 3e cl. Pic, 3e cl. Moreau, 3e cl. • Bouas, 3e cl. Solirène, 3e cl. Daubas, 3e cl.
	GIRONDE. — 10e *inspection*.		
DESCHAMPS, 2e cl.	Tabuteau, 2e cl. . . Chambrelent, 2e cl. Alphand, 2e cl. . . . Malaure, 1re cl. . . . de Champflorin, 2e cl.	Bordeaux. Libourne. Langon.	Pierre (Jean), 1re cl. Vignoles, 1re cl. Bouluguet, 2e cl. • Lebois, 2e cl. Colas, 3e cl. Dauguet, 3e cl. Pierre (J.-B.), 3e cl. Courtines (F.), 3e cl.
	HÉRAULT. — 8e *inspection*.		
GASCHON ✻, 1re cl. dir.	Castagnol, 1re cl. . . Gensolen, 1re cl. . . Simonneau, asp. . .	Montpellier. Béziers. Bédarieux.	• Nespoulous, 2e cl. Odio, 3e cl.
	ILLE-ET-VILAINE. — 12e *inspection*.		
GUICHARD ✻, 1re cl. dir.	Tricotel, asp. . . . . Eon-Duval, 2e cl.	Rennes.	Sion, 2e cl. (serv. prov. d'arr.). Liége, 1re cl. Trevilly, 1re cl. Lehénaff, 2e cl. Toussaint, 2e cl. Anfray, 2e cl.

Services spéciaux.

GERS . . . .
- Navigation de la Baïse. — 10e *inspection*. — Page 45.
- Eaux de la Neste. — 10e *insp.* — Page 48.
- Canal de l'Adour. — 10e *insp.* — Page 52.

GIRONDE . . . .
- Navigation de la Dordogne. — 11e *insp.* — Page 46.
- Navigation de la Garonne. — 11e *insp.* — Page 46.
- Navigation de l'Isle. — 11e *insp.* — Page 46.
- Jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire. — 10e *insp.* — Page 53.
- Canal latéral à la Garonne (deuxième section). — 10e *insp.* — Page 54.
- Travaux de la pointe et de la plage de Grave; rade de Verdon. — 10e *insp.* — Page 62.
- Chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 4e *insp. des ch. de fer*. — Page 65.
- Chemin de fer de Paris sur l'Espagne. — 4e *insp. des ch. de fer*. — Page 68.

HÉRAULT . . . .
- Canal du Midi. — 8e *insp* — Page 56.
- Ports de Cette et d'Agde; canaux des Étangs. — 8e *insp.* — Page 59.
- Chemin de fer de Nîmes à Montpellier. — 3e *insp. des ch. de fer*. — Page 65.
- Chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 5e *insp. des ch. de fer* — Page 65

ILLE-ET-VILAINE .
- Navigation de la Vilaine et études d'un projet de jonction de la Vilaine à la Mayenne. — 12e *insp.* — Page 51.
- Canal d'Ille-et-Rance. — 12e *insp.* — Page 54.
- Port de Redon. — 12e *insp.* — Page 61.
- Ports de Saint-Malo et de Saint-Servan. — 12e *insp.* — Page 61.
- Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des ch. de fer*. — Page 67.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
INDRE. — 15e *inspection*.			
LE PÈRE, ing. ord., 1re cl., f. f. d'ingénieur en chef.	Vaissière, asp. . . . . Ravisy, asp.	Châteauroux. Le Blanc.	Certain (Aug.), 1re cl. Biarnais, 2e cl. Fayet, 3e cl. Certain (Gén.), 3e cl.
INDRE-ET-LOIRE. — 14e *inspection*.			
MAURICE ✻, 1re cl.	Marchant, 2e cl. . . Chalumeau, 1re cl. . Evrard, 2e cl. . . .	Tours. Loches. Chinon.	Maglin, 1re cl. Boullet, 2e cl. * Portet, 2e cl. Dupin (J.-B.), 3e cl.
ISÈRE. — 6e *inspection*.			
PICOT ✻, 2e cl.	De Montrond, 1re cl. Cunit, 2e cl. . . . . Bonon, asp. . . . . . Berthier ✻, 1re cl. .	Grenoble. Bourgoin. Vienne.	Potié, 1re cl. Calvat, 1re cl. Blondel, 1re cl. Peyre, 1re cl. Chaix-Bourbon, 1re cl. Piot, 2e cl. * Marchand (L.), 2e cl. Aussepé, 3e cl.
JURA. — 5e *inspection*.			
DELARUE ✻, 1re cl.	Férand, 2e cl. . . . Regnard-Roux, 1re cl. Molard, 2e cl. . . . Monnet, 2e cl. . . .	Lons-le-Saulnier. Dôle. Poligny. Saint-Claude.	Biétrix, 3e cl.

Services spéciaux.

INDRE. . . . .
- Navigation de la Vienne et de la Creuse. — 15e *inspection*. — Page 51.
- Ch. de fer de Paris sur le centre de la France. — 4e *insp. des ch. de fer*. — Page 68.

INDRE-ET-LOIRE. . .
- Navigation du Cher. — 14e *insp.* — Page 46.
- Service spécial de la Loire (troisième section). — 14e *insp.* — Page 47.
- Navigation de la Vienne et de la Creuse. — 14e *insp.* — Page 51.
- Chemin de fer de Paris sur l'Espagne (études). — 4e *insp. des ch. de fer*. — Page 68.
- Chemin de fer de Paris à Tours et à Nantes. — 3e *insp. des ch. de fer*. — Page 71.

ISÈRE . . . .
- Navigation du Rhône (première et deuxième section). — 6e *insp.* — Pages 48 et 49.
- Statistique des matériaux propres à la confection des mortiers et ciments hydrauliques, etc. — 6e *insp.* — Page 62.
- Expériences sur l'entretien des routes — 6e *insp.* — Page 63.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée — 5e *insp. des ch. de fer*. — Page 70.

JURA . . . . Canal du Rhône au Rhin (division du sud). — 5e *insp.* — Page 57.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	LANDES. — 10e *inspection.*		
MANGEOT, 2e cl.	Jussy, asp. . . . . . Crouzet, asp. . . . Sallebert, 2e cl. . .	Mont-de-Marsan. Dax. Saint-Sever.	Duplomp, 1re cl. Chalet, 1re cl. Lanuscon, 1re cl. Bonnefoy (J.), 2e cl. Ponnassé, 2e cl. Duprat, 3e cl. Latappy ✻, 3e cl. Saintourens, 3e cl.
	LOIR-ET-CHER. — 14e *inspection.*		
RUMEAU ✻, 2e cl.	Fontaine (H.), 2e cl. Crévoisier, 2e cl.	Blois. Vendôme. Romorantin.	Dumas (J.-Barth.), 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Allemand, 1re cl. Martin (F.-E.), 3e cl. * Baudet, 3e cl. * Letourneur, 3e cl.
	LOIRE. — 6e *inspection.*		
LAGUERENNE ✻, 1re cl.	Boulangé ✻, (Alex.). 1re cl. . . . . . . Conte-Grandchamps, 2e cl. . . . . Perrey, 2e cl.	Roanne. Saint-Étienne. Montbrison.	Marcilly, 2e cl. Escaille, 3e cl. Douart, 3e cl.
	LOIRE (HAUTE-). — 8e *inspection.*		
VIMAL-DUPUY ✻, ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en ch.	Kleitz, 1re cl. . . . . Guyot, 1re cl.	Le Puy. Brioude. Yssingeaux.	Lenormand, 2e cl. (serv. prov. d'arr.). Leclerc (Chr.), 1re cl. * Tourvieille, 1re cl.

Services spéciaux.

LANDES. . . . . Canal de l'Adour. — 10e *inspection.* — Page 52.
Chemin de fer de Paris sur l'Espagne. — 4e *insp. des chemins de fer.* — Page 69.

LOIR-ET-CHER. . . . Navigation du Cher. — 14e *insp.* — Page 46.
Service spécial de la Loire (deuxième section). — 14e *insp.* — Page 47.
Navigation de l'Oudon, du Loir, etc. — 13e *insp.* — Page 48.
Chemin de fer de Paris sur le centre de la France; section d'Orléans à Vierzon. — 4e *insp. des chemins de fer.* — Page 67.
Chemin de fer de Paris à Tours et à Nantes; section d'Orléans à Tours. — 3e *insp. des chemins de fer.* — Page 71.

LOIRE. . . . . Canal de Roanne au Rhône. — 6e *insp.* — Page 57.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	LOIRE-INFÉRIEURE. — 12e *inspection.*		
CABROL ✱, 1re cl.	de Chappotin, 1re cl. Bonamy, 1re cl. . . . de la Gournerie, 2e cl. Aribaut, 2e cl. . . .	Nantes.	Pochet, 1re cl. Ragaud, 1re cl. Bonet, 1re cl. Desmazures, 2e cl. Moride, 2e cl. Martel, 3e cl. Maguéro, 3e cl.
	LOIRET. — 14e *inspection.*		
LEFRANÇOIS ✱, 1re cl.	Dufresne, 1re cl. . . Baron, asp. . . . . . Bert, asp.	Orléans. Montargis. Gien.	Becci, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Rinjard, 2e cl. Adam (Alf.), 3e cl. Merlet, 3e cl. Legrand, 3e cl.
	LOT. — 16e *inspection.*		
PELLEGRINI ✱, 1re cl. dir.	Courbebaisse, 2e cl. Bordas, 2e cl. . . . . Doutres, aspirant. .	Cahors. Figeac. Souillac.	Planiol, 1re cl. Houlié, 2e cl.
	LOT-ET-GARONNE. — 10e *inspection.*		
COMMIER ✱, 1re cl.	. . . . Klein, élève. . . . . de Liebhaber, asp.	Agen. Nérac. Villeneuve d'Agen. Marmande.	Vignau, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Ferret ✱, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Gardette, 2e cl. Jambois, 3e cl. Martin (Léon), 3e cl. Aylies, 3e cl. Aulard, 3e cl.

Services spéciaux.

LOIRE-INFÉR. . . .
- Service spécial de la Loire (troisième section). — 14e *inspection* — Page 47.
- Canal de Nantes à Brest. — 12e *insp.* — Page 56.
- Ports maritimes de commerce. — 12e *insp.* — Page 60.
- Chemin de fer de Paris à Brest par Nantes. — 3e *insp. des ch de fer.* — Page 66.
- Chemin de fer de Paris à Tours et à Nantes. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

LOIRET. . . . .
- Service spécial de la Loire (deuxième section). — 14e *insp.* — Page 47.
- Canal latéral à la Loire (deuxième division). — 15e *insp.* — Page 55.
- Canaux d'Orléans et de Loing. — 14e *insp.* — Page 57.
- Chemin de fer de Paris sur le centre de la France; section d'Orléans à Vierzon. — 4e *insp. des chemins de fer.* — Page 67.
- Chemin de fer de Paris à Tours et à Nantes; section d'Orléans à Tours. — 3e *insp. des chemins de fer.* — Page 71.

LOT. . . . .
- Navigation de la Dordogne. — 11e *insp.* — Page 46.
- Navigation du Lot (première et deuxième section). — 10e *insp.* — Page 47.
- Ch. de fer de Paris sur le centre de la France. — 4e *insp des ch. de fer.* — P. 68.

LOT-ET-GARONNE.
- Navigation de la Baïse. — 10e *insp.* — Page 45.
- Navigation de la Garonne. — 10e *insp.* — Page 46.
- Navigation du Lot (deuxième section). — 10e *insp.* — Page 47.
- Canal latéral à la Garonne (deuxième section). — 10e *insp.* — Page 55.
- Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 4e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
LOZÈRE. — 8e *inspection.*			
Leguay, 2e cl.	Gentil, asp. . . . . . Bonnet - Paillerets, 1re cl. . . . . Lonclas, asp.	Mende. Marvejols. Florac.	Sauvage, 1re cl. *Hugoun, 1re cl. *Bondurand, 2e cl. *Dumazel, 2e cl. Castan, 3e cl. Poussielgue, 3e cl. Savignac, 3^e^ cl.
MAINE-ET-LOIRE. — 14e *inspection.*			
Prus (O ✱), 1re cl.	de Bormans, 1re cl. . Duffaud, 1re cl. . . . de Coulaine, 1re cl.	Angers. Saumur. Chollet.	Richou, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Chauvet, 2e cl. Couet, 2e cl. Lecomte, 2e cl. Ernoult, 3e cl.
MANCHE. — 13e *inspection.*			
Méquet ✱, 2e cl.	Deslandes, 2e cl. . . de Serry, 2e cl. . . . Trit, 1re cl. . . . . . Marchal, 2e cl. . . . de Beaupré, 2e cl. .	Saint-Lô. Cherbourg. Mortain. Avranches. Coutances.	Becquet (H.), 3e cl. Langevin (H.), 3e cl. Saulier, 3e cl. Delcung, 3e cl. Pignard-Dudézert, 3e cl. Langevin (A.), 3e cl. Pézeril, 3e cl. Gontier, 3e cl. Langlois (A.), 3e cl.
MARNE. — 3e *inspection.*			
Dupuit ✱, 2e cl.	Letrain, 1re cl. . . . Gricourt, 1re cl. . . Tarbé de Saint-Hardouin, 2e cl. . . . Dureteste, 2e cl. . .	Châlons. Vitry. Reims. Sézanne.	Brisson, 2e cl. Canon, 3e cl. Pelletier, 3e cl. Rancillia, 3e cl.

Services spéciaux.

MAINE-ET-LOIRE.
- Service spécial de la Loire (troisième section). — 14e *inspection.* — Page 47.
- Navigation de l'Oudon, de la Mayenne, etc. — 13e *insp.* — Page 48.
- Ch. de fer de Paris à Tours et à Nantes. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

MANCHE. . . . . . .
- Ports de commerce, phares et fanaux. — 13e *insp.* — Page 60.
- Grèves du Mont-Saint-Michel. — 13e *insp.* — Page 62.
- Chemin de fer de Paris à Cherbourg. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 68.

MARNE. . . . .
- Navigation de la Marne, *etc.* — 3e *insp.* — Page 47.
- Canal de l'Aisne à la Marne. — 3e *insp.* — Page 52.
- Canal de la Marne au Rhin (première section). — 4e *insp.* — Page 55.
- Canal de la haute Seine. — 3e *insp.* — Page 58.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	MARNE (HAUTE-). — 3e *inspection*.		
Guyton ✱, 1re cl.	Dubuisson, 2e cl. . . Bardonnaut, 1re cl. . Henriot, 1re cl. . . .	Chaumont. Langres. Vassy.	Mariot ✱, 1re cl. Nigond, 1re cl. Chameroy, 2e cl. Pernon (Flor.), 2e cl. * Renard (A.-T.), 3e cl. Delcey, 3e cl.
	MAYENNE. — 13e *inspection*.		
De Maubué, 2e cl.	Leblanc, élève. . . . Maire (F.-J.), 1re cl. Fontaine (L.), 2e cl.	Laval. Mayenne. Château-Gontier.	Lhermite (M.), 2e cl.
	MEURTHE. — 4e *inspection*.		
Jaquiné (J.-J.) ✱, 1re cl.	Duhoux, 2e cl. . . . Michel, 2e cl. . . . . Marx, 2e cl.	Nancy.	Jobert, 1re cl. Courrier, 3e cl. Brulfer, 3e cl.
	MEUSE. — 3e *inspection*.		
Lerouge ✱, 1re cl.	De Mardigny, 2e cl. . Cahen, 2e cl. . . . . Bancelin, 2e cl.	Bar-le-Duc. Verdun. Commercy. Stenay.	Chapuis, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Poullain, 1re cl. Blondeau, 2e cl. Robert (Ph.), 3e cl. Gouthières, 3e cl. Déronis, 3e cl.
	MORBIHAN. — 12e *inspection*.		
Magdelaine ✱, 1re cl.	Grille, asp. . . . . . De Fréminville, asp. . . . . Richard, 2e cl. . . .	Vannes. Hennebont. Ploërmel. Pontivy.	Bouilland, 2e cl. Sol, 3e cl. Mayeux, 3e cl. * Colin, 3e cl. Delaronce, 3e cl.

Services spéciaux.

MARNE (HAUTE-). .	Canal de jonction de la Saône avec la Marne, etc. — 3e *inspection*. — Page 58.
MAYENNE.	Navigation de l'Oudon, de la Mayenne, etc. — 13e *insp.* — Page 48. Jonction de la Loire à la Manche. — 13e *insp.* — Page 55. Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des chemins de fer.* — Page 67.
MEURTHE.	Canal de la Marne au Rhin (deuxième section). — 4e *insp.* — Page 55. Chemin de fer de Paris sur Strasbourg.—2e *insp. des chemins de fer.*—Page 72.
MEUSE.	Navigation de la Meuse. — 3e *insp.* — Page 48. Canal de la Marne au Rhin (première section). — 4e *insp.* — Page 55. Chemin de fer de Paris sur Strasbourg.—2e *insp. des chemins de fer.*—Page 71.
MORBIHAN.	Canal de Nantes à Brest et canal du Blavet. — 12e *insp.* — Page 56. Ports maritimes de commerce. — 12e *insp.* — Page 60. Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des chemins de fer.*— Page 67.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	MOSELLE. — 4e *inspection*.		
Le Joindre ✳, 2e cl.	Plassiard, 1re cl. . . Frécot, 2e cl. . . . . . Boulangé (G.), 2e cl.	Metz.	Deck, 1re cl. Johann, 2e cl. Thomas (Ch.), 2e cl. Charpentier, 2e cl. Baillard, 3e cl. Thomas (L.), 3e cl. Gouyer, 3e cl. De St.-Martin, 3e cl. * Guillaume, 3e cl.
	NIÈVRE. — 15e *inspection*.		
Boucaumont (M. L.) ✳, 2e cl.	De Marne, 2e cl. . . Desnoyers, 2e cl. . . Cambuzat, 2e cl. . .	Nevers. Clamecy.	Bezuliez, 1re cl. Ruby, 1re cl. Gallois, 1re cl. Martignon (Fr.), 2e cl.
	NORD. — 2e *inspection*.		
Bosquillon ✳, 1re cl., dir.	Bollaërt, 2e cl. . . . De la Frémoire, asp. Camme, 1re cl. . . . Petit, 2e cl. . . . . . . Cuel ✳, ing. en chef, 1re cl. (prov.). . . Kolb, 1re cl.	Lille. Avesnes. Cambrai. Douai. Dunkerque. Valenciennes.	Tortrad, 1re cl. Macaigne, 1re cl. Longuépée (D.), 1re cl. Hette, 2e cl. Lefebvre (Aug.), 2e cl. * Fauveaux, 3e cl. Potonié, 3e cl. Duhem, 3e cl. Gosson-Minne, 3e cl. Dhaisne, 3e cl. Coupey, 3e cl. Labbé, 3e cl. Wery (C.), 3e cl.

Services spéciaux.

MOSELLE. . . . . . . Chemin de fer de Metz vers Sarrebruck.— 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 64.

NIÈVRE. . . . .
- Service spécial de la Loire (première section). — 15e *insp.* — Page 47.
- Canal latéral à la Loire (première division). — 15e *insp.* — Page 54.
- Canal du Nivernais. — 3e *insp.* — Page 57.

NORD. . . . .
- Travaux de la Scarpe. — 2e *insp.* — Page 49.
- Canaux de Saint-Quentin et de Crozat (contrôle et surveillance). — 2e *insp.* —Page 58.
- Port de Dunkerque — 2e *insp.* — Page 60.
- Ch de fer de Lille à la front. de Belgique —1re *insp. des ch. de fer.*— Page 64
- Chemin de fer de Paris sur la frontière de Belgique. — 1re *insp. des chemins de fer.* — Page 66.
- Chemin de fer de Valenciennes à la frontière de Belgique. — 1re *insp. des chemins de fer.* — Page 72
- Chemin de fer de Paris sur l'Angleterre.—1re *insp. des ch. de fer.*—Pag. 65 et 6 .

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
MARNE (HAUTE-). — 3e *inspection.*			
Guyton ✻, 1re cl.	Dubuisson, 2e cl. . . Bardonnaut, 1re cl. . Henriot, 1re cl. . . .	Chaumont. Langres. Vassy.	Mariot ✻, 1re cl. Nigond, 1re cl. Chameroy, 2e cl. Pernon (Flor.), 2e cl. • Renard (A.-T.), 3e cl. Delcey, 3e cl.
MAYENNE. — 13e *inspection.*			
De Maubué, 2e cl.	Leblanc, élève. . . . Maire (F.-J.), 1re cl. Fontaine (L.), 2e cl.	Laval. Mayenne. Château-Gontier.	Lhermite (M.), 2e cl.
MEURTHE. — 4e *inspection.*			
Jaquiné (J.-J.) ✻, 1re cl.	Duhoux, 2e cl. . . . Michel, 2e cl. . . . . Marx, 2e cl.	Nancy.	Jobert, 1re cl. Courrier, 3e cl. Brulfer, 3e cl.
MEUSE. — 3e *inspection.*			
Lerouge ✻, 1re cl.	De Mardigny, 2e cl. . Cahen, 2e cl. . . . . Bancelin, 2e cl.	Bar-le-Duc. Verdun. Commercy. Stenay.	Chapuis, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Poullain, 1re cl. Blondeau, 2e cl. Robert (Ph.), 3e cl. Gouthières, 3e cl. Déronis, 3e cl.
MORBIHAN. — 12e *inspection.*			
Magdelaine ✻, 1re cl.	Grille, asp. . . . . . De Fréminville, asp. . . . . Richard, 2e cl. . . .	Vannes. Hennebont. Ploërmel. Pontivy.	Bouilland, 2e cl. Sol, 3e cl. Mayeux, 3e cl. • Colin, 3e cl. Delaronce, 3e cl.

Services spéciaux.

MARNE (HAUTE-). . — Canal de jonction de la Saône avec la Marne, etc. — 3e *inspection*. — Page 58.

MAYENNE. . . . . . . — Navigation de l'Oudon, de la Mayenne, etc. — 13e *insp.* — Page 48.
Jonction de la Loire à la Manche. — 13e *insp.* — Page 55.
Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des chemins de fer.* — Page 67.

MEURTHE. . . . . . — Canal de la Marne au Rhin (deuxième section). — 4e *insp.* — Page 55.
Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des chemins de fer.* — Page 72.

MEUSE. . . . . — Navigation de la Meuse. — 3e *insp.* — Page 48.
Canal de la Marne au Rhin (première section). — 4e *insp.* — Page 55.
Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des chemins de fer.* — Page 71.

MORBIHAN. . . . . — Canal de Nantes à Brest et canal du Blavet. — 12e *insp.* — Page 56.
Ports maritimes de commerce. — 12e *insp.* — Page 60.
Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des chemins de fer.* — Page 67.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	MOSELLE. — 4ᵉ *inspection.*		
Le Joindre ✻, 2ᵉ cl.	Plassiard, 1ʳᵉ cl. . . Frécot, 2ᵉ cl. . . . . Boulangé (G.), 2ᵉ cl.	Metz.	Deck, 1ʳᵉ cl. Johann, 2ᵉ cl. Thomas (Ch.), 2ᵉ cl. Charpentier, 2ᵉ cl. Baillard, 3ᵉ cl. Thomas (L.), 3ᵉ cl. Gouyer, 3ᵉ cl. De St.-Martin, 3ᵉ cl. * Guillaume, 3ᵉ cl.
	NIÈVRE. — 15ᵉ *inspection.*		
Boucaumont (M. L.) ✻, 2ᵉ cl.	De Marne, 2ᵉ cl. . . Desnoyers, 2ᵉ cl. . . Cambuzat, 2ᵉ cl. . .	Nevers. Clamecy.	Bezuliez, 1ʳᵉ cl. Ruby, 1ʳᵉ cl. Gallois, 1ʳᵉ cl. Martignon (Fr.), 2ᵉ cl.
	NORD. — 2ᵉ *inspection.*		
Bosquillon ✻, 1ʳᵉ cl., dir.	Bollaërt, 2ᵉ cl. . . . De la Frémoire, asp. Camme, 1ʳᵉ cl. . . . Petit, 2ᵉ cl. . . . . . Cuel ✻, ing. en chef, 1ʳᵉ cl. (prov.). . . Kolb, 1ʳᵉ cl.	Lille. Avesnes. Cambrai. Douai. Dunkerque. Valenciennes.	Tortrad, 1ʳᵉ cl. Macaigne, 1ʳᵉ cl. Longuépée (D.), 1ʳᵉ cl. Hette, 2ᵉ cl. Lefebvre (Aug.), 2ᵉ cl. * Fauveaux, 3ᵉ cl. Potonié, 3ᵉ cl. Duhem, 3ᵉ cl. Gosson-Minne, 3ᵉ cl. Dhaisne, 3ᵉ cl. Coupey, 3ᵉ cl. Labbé, 3ᵉ cl. Wéry (C.), 3ᵉ cl.

Services spéciaux.

MOSELLE. . . . . . . Chemin de fer de Metz vers Sarrebruck.— 2ᵉ *insp. des ch. de fer.* — Page 64.

NIÈVRE. . . . .
- Service spécial de la Loire (première section). — 15ᵉ *insp.* — Page 47.
- Canal latéral à la Loire (première division). — 15ᵉ *insp.* — Page 54.
- Canal du Nivernais. — 3ᵉ *insp.* — Page 57.

NORD. . . . .
- Travaux de la Scarpe. — 2ᵉ *insp.* — Page 49.
- Canaux de Saint-Quentin et de Crozat (contrôle et surveillance). — 2ᵉ *insp.* —Page 58.
- Port de Dunkerque — 2ᵉ *insp.* — Page 60.
- Ch. de fer de Lille à la front. de Belgique —1ʳᵉ *insp. des ch. de fer.*— Page 64.
- Chemin de fer de Paris sur la frontière de Belgique. — 1ʳᵉ *insp. des chemins de fer.* — Page 66.
- Chemin de fer de Valenciennes à la frontière de Belgique. — 1ʳᵉ *insp. des chemins de fer.* — Page 72
- Chemin de fer de Paris sur l'Angleterre.—1ʳᵉ *insp. des ch. de fer.*—Pag. 65 et 6 .

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	OISE. — 2e *inspection*.		
Lequesne ✻, 1re cl.	De Gayffier ✻, 1re cl. Aubertin, 2e cl. . . De Laroche-Tolay, 2e cl. . . . . Gosselin, 2e cl. . . .	Beauvais. Compiègne. Clermont. Senlis.	Frémont, 2e cl. Mennecier, 2e cl. Laborie, 3e cl. Dufour, 3e cl.
	ORNE. — 13e *inspection*.		
Pouëttre ✻, 1re cl.	Petzold, 2 cl. . . . . Auriol, 2e cl. . . . . Angiboust, asp. . . . Olivier, 1re cl. . . .	Alençon, Argentan. Domfront. Mortagne.	Levillain, 1re cl. Gallot, 2e cl. Guyard, 2e cl. Deplanche, 3e cl. Chauvin, 3e cl.
	PAS-DE-CALAIS. — 2e *inspection*.		
Baumal ✻, 1re cl.	Duméril, 2e cl. . . . Marguet ✻, ing. en chef 2e cl. (prov.). Néhou ✻, ing. en chef 1re cl. (prov.). Harduin, 2e cl. . . . Lemercier (A.), 2e cl.	Arras. Boulogne. Calais. Hesdin. Saint-Omer.	Hobacq, 2e cl. Dequet, 2e cl. Bourdrez, 2e cl. Dosse, 2e cl. Loth, 3e cl. Perreau, 3e cl. Lens, 3e cl.
	PUY-DE-DOME. — 16e *inspection*.		
De Thuret ✻, 1re cl.	Maire (E.), élève. . . Monestier, asp. . . . Welter, 2e cl.	Clermont. Ambert. Riom.	Milliroux, 1re cl. Rigaud, 2e cl. Poinson, 2e cl. Deure, 2e cl. Chanrigaud, 3e cl. Prades, 3e cl. Massaloux, 3e cl.

Services spéciaux.

OISE. . . . .
- Navigation de l'Aisne. — 2e *inspection*. — Page 45.
- Navigation de l'Oise. — 2e *insp.* — Page 48.
- Ch. de fer de Paris sur la front. de Belgique. — 1re *insp. des ch. de fer*. — Page 66.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer*. — Page 71.

ORNE. . . . .
- Jonction de la Sarthe à l'Iton. — 13e *insp.* — Page 54.
- Jonction de la Loire à la Manche. — 13e *insp.* — Page 55.
- Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des chemins de fer*. — Page 67.

PAS-DE-CALAIS. . . .
- Navigation de l'Aa et canal de Calais. — 2e *insp.* — Page 45.
- Port de Boulogne. — 2e *insp.* — Page 59.
- Port de Calais. — 2e *insp.* — Page 59.
- Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre. — 1re *insp. des ch. de fer*. — Pages 65 et 66.
- Chemin de fer de Paris en Belgique (deuxième et troisième section). — 1re *insp. des chemins de fer*. — Page 66.

PUY-DE-DOME. . .
- Navigation de l'Allier. — 15e *insp.* — Page 46.
- Jonction de la Vienne au Cher et du Cher à l'Allier. — 16e *insp.* — Page 56.
- Ch. de fer de Paris sur le centre de la France. — 4e *insp. des ch. de fer*. — Page 68.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	PYRÉNÉES (BASSES-). — 10e *inspection*.		
VIARD ✻, 1re cl.	Ménard, 2e cl. . . . Durant, 1re cl. . . . Marturé, asp.. . . . Daguenet, asp. . . .	Pau. Bayonne. Oloron. Orthez.	Darnaudat ✻, 1re cl. Laslandes, 2e cl. Marthe, 2e cl. Baritot, 2e cl. Launé, 2e cl. Glandines, 2e cl. Arman, 3e cl. Dupeyrat, 3e cl. Parisot, 3e cl.
	PYRÉNÉES (HAUTES-). — 10e *inspection*.		
LEFRANC ✻, 1re cl.	Charpy, 2e cl.	Tarbes.	Ubaud, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Tillon, 1re cl. Pujo, 2e cl. Lartigue, 2e cl. Dufaur, 3e cl. Laborde (G.), 3e cl.
	PYRÉNÉES-ORIENTALES. — 9e *inspection*.		
BLESCHAMP, 2e cl.	Anger, asp. . . . . . Tardy, 2e cl. . . . . Tastu, 2e..	Perpignan. Port-Vendres. Olette.	Goutelle, 1re cl. Territ, 2e cl. Talairach, 3e cl.
	RHIN (BAS-). — 4e *inspection*.		
SCHWILGUÉ ✻, 1re cl.	Decomble, 2e cl. . . Muntz ✻, 1re cl. . . Graeff, 2e cl. . . . . Ravier, asp..	Strasbourg. Wissembourg. Saverne. Schelestadt.	Reiber (D.), 2e cl. Larche, 3e cl. Reiber (J.-B.) 3e cl. Ruetschmann, 3e cl.
	RHIN (HAUT-). — 4e *inspection*.		
LÉGER ✻, 1re cl.	Prudhomme, 1re cl. Lyautey, élève.	Colmar. Altkirch. Belfort.	Bogard, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Cacheux, 3e cl. Kleitz, 3e cl.

Services spéciaux.

PYRÉN. (BASS.-). . . Chemin de fer de Paris sur l'Espagne. — 4e *insp. des ch. de fer*. — Page 69.

PYRÉN. (HAUT-.). . Distribution des eaux de la Neste (études). — 10e *insp.* — Page 48.

PYRÉN.-ORIENT. . . Port de Port-Vendres. — 9e *insp.* — Page 61.

RHIN (BAS-). . . . .
- Travaux du Rhin. — 4e *insp.* — Page 48.
- Canal de la Marne au Rhin (troisième section). — 4e *insp.* — Page 55.
- Canal du Rhône au Rhin (division du nord). — 4e *insp.* — Page 57.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. 2e *insp. des chemins de fer*. — Page 72.

RHIN (HAUT-). . .
- Travaux du Rhin. — 4e *insp.* — Page 48.
- Canal du Rhône au Rhin (division du nord). — 4e *insp.* — Page 57.
- Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin. — 2e *insp. des ch. de fer*. — Page 64.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	RHONE. — 6e *inspection*.		
CAILLOUX ✻, 1re cl.	Garella ✻, 1re cl. Jordan (J.) ✻, 1re cl. Meynard ✻, 1re cl.	Lyon.	Garron, 3e cl. Poy, 3e cl. Cayre, 3e cl. Casson, 3e cl. * Grayl, 3e cl.
	SAONE (HAUTE-). — 5e *inspection*.		
MAULBON-D'ARBAUMONT ✻, 1re cl.	Morin, 1re cl. Garnier (R.), 2e cl. Francfort, 2e cl.	Vesoul. Gray. Lure.	Forgeot, 1re cl. Pernot (P.), 2e cl.
	SAONE-ET-LOIRE. — 15e *inspection*.		
JORDAN (E.) ✻, 2e cl.	Fournier (E.), 2e cl. Remise, 1re cl. Schérer, 2e cl. Sirodot, 1re cl. Lacroix (Ch.), 2e cl.	Mâcon. Châlon. Autun. Digoin. Louhans.	Regnier (J.) ✻, 1re cl. Bordat, 2e cl. * Narjoux, 2e cl. Boulmier, 2e cl. Blondon, 3e cl.
	SARTHE. — 13e *inspection*.		
DUMAS ✻, 1re cl.	Jégou (Yves) ✻, 1re cl. Delacroix, asp. Endrès, asp.	Le Mans. La Flèche. Mamers.	Doucet, 1re cl. Bouttié, 2e cl. Brandy, 2e cl.

Services spéciaux.

RHONE. Navigation du Rhône (première et deuxième section). — 6e *insp.* — Pages 48 et 49.
Navigation de la Saône inférieure. — 6e *insp.* — Page 49.
Expériences sur l'entretien des routes. — 6e *insp.* — Page 63.
Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée. — 5e *insp. des ch. de fer* — Page 70.

SAONE (HAUTE-). Navigation de la Saône supérieure. — 5e *insp.* — Page 49.
Canal de jonction de la Saône avec la Marne. — 5e *insp.* — Page 58.
Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 64.

SAONE-ET-LOIRE. Service spécial de la Loire (première section). — 15e *insp.* — Page 47.
Navigation de la Saône inférieure. — 6e *insp.* — Page 49.
Canal du Centre. — 15e *insp.* — Page 53.
Expériences sur l'entretien des routes. — 15e *insp.* — Page 63.
Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée. — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 70.
Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée (section de Dijon à Châlon). — 5e *insp. des chemins de fer.* — Page 70.

SARTHE. Navigation de l'Oudon, de la Sarthe, etc. — 13e *insp.* — Page 48.
Jonction de la Loire à la Manche. — 13e *insp.* — Page 55.
Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 67.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
SEINE. — 1re *inspection.*			
ROBIN (O ✻), 1re cl. dir., *maître des requêtes en serv. extraord.*	Stapfer, 1re cl. . . . Homberg ✻, 1re cl. . Duparc, 1re cl. . . . De Lagallisserie, 1re cl.. . . . . De Laserre ✻, 1re cl.	Paris.	Lamiral, 1re cl. Coudray, 1re cl. Ollivier, 1re cl. * Lhermite (A.), 1re cl. * Thureau, 1re cl. Meschini, 2e cl. Turquet, 2e cl. Couronne, 2e cl. Capella, 2e cl. Govin, 2e cl. Fournier (J.-A.), 3e cl. Doëns, 3e cl. * Thorez, 3e cl. * Benard, 3e cl. Meuron, 3e cl. Kowalski, 3e cl.
SEINE-ET-MARNE. — 3e *inspection.*			
JOUSSELIN ✻, 1re cl.	Poirée (Jules), 2e cl. Desbordes ✻, 1re cl. Duhaut-Plessis, 2e cl. Letourneur, 2e cl.. . Déglin, 2e cl.	Melun. Provins. Fontainebleau. Coulommiers. Meaux.	Lez, 1re cl. Brunet (Fr.), 1re cl. Redon, 1re cl. Flamant, 2e cl. Gobin, 2e cl. Gonon, 2e cl. Rousseau, 2e cl. * Lhomme, 2e cl. Lefebvre (N. F.), 2e cl. Philippe, 3e cl. Knertzer, 3e cl. Blanchard, 3e cl. Bilhaud, 3e cl. Labiche, 3e cl.

Services spéciaux.

SEINE. . . . .

- Pavé et boulevards de Paris. — 1re *inspection.* — Page 63.
- Navigation de la Seine (première, deuxième et troisième section).— 1re *insp.* — Page 50.
- Service de la navigation et des quais dans l'intérieur de Paris. — 1re *insp.* — Page 50.
- Travaux des compagnies (contrôle et surveillance).—1re *insp.* — Page 62.
- Service municipal de Paris — 1re *insp.* — Page 62.
- Service des phares, atelier central des appareils d'éclairage.—*Insp. spéciale.* — Page 63.
- Atelier central des ponts à bascule. — 1re *insp.* — Page 63.
- Service des ponts à bascule de la Seine. — 1re *insp.* — Page 63.
- Ch. de fer de ceinture autour de Paris. — 3e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.
- Chemin de fer de Paris en Belgique. — 1re *insp. des ch. de fer.* — Page 66.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée entre Paris et Dijon. — 2e *insp. des chemins de fer.* — Page 69.
- Ch. de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.*—Page 71.

SEINE-ET-MARNE. . .

- Navigation de la Marne et canal latéral à cette rivière. — 3e *insp.* — Page 47.
- Navigation de la Seine (première section). — 3e *insp.* — Page 50.
- Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée. — 2e *insp. des ch. de fer.*— Page 69.
- Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
SEINE-ET-OISE. — 1re *inspection.*			
GAYANT ✱, 1re cl.	Bommart (Alf.), 2e cl. Grenet, 2e cl. . . . . Baudart, 2e cl. . . . Gigot, 1re cl. . . . . Bougarel, asp. . . . Rousselle, asp. . . .	Versailles. Corbeil. Etampes. Mantes. Pontoise. Saint-Brice.	Haury, 1re cl. Drot, 1re cl. Roussel, 1re cl. Collomb, 1re cl. * Dubollie, 1re cl. Alexandre, 1re cl. Vaussin-Chardanne, 3e cl. Sinadot, 3e cl. Beyerlé, 3e cl. * Malbet, 3e cl. Aubert (Ch.), 3e cl. Bailly, 3e cl.
SEINE-INFÉRIEURE. — 1re *inspection.*			
DOYAT ✱, 2e cl.	Adamoli, 1re cl. . . . Lepeuple, 2e cl. . . Méry (Ed.) ✱, 1re cl. Ducrot, 2e cl. . . . . Dujardin, 2e cl. . . . Legentil, 2e cl. . . .	Rouen. Dieppe. Fécamp. Neufchâtel. Yvetot.	Quertier, 1re cl. Pisset, 1re cl. Jouin, 2e cl. Maillet, 2e cl. * Dalfont, 2e cl. Vessiot, 2e cl. Bourdon, 2e cl. Baley, 3e cl. Pruvost (Ern.), 3e cl. Hamel, 3e cl. * Pruvost (P.), 3e cl.
SÈVRES (DEUX-). — 11e *inspection.*			
DE LAFFORE (J.) ✱, 1re cl.	Lambert (H.), 1re cl. Hoslin, asp. . . . . Bayard, 2e cl.	Niort. Bressuire. Melle. Parthenay.	Saint-Marc ✱, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Loubeau (J.), 1re cl. Loubeau (Fr.), 3e cl. Vincent, 3e cl. Lucas, 3e cl.

Services spéciaux.

SEINE-ET-OISE. . .	Navigation de l'Oise. — 2e *inspection.* — Page 48. Navigation de la Seine (première et troisième section).—1re *insp.*—Page 50. Travaux des compagnies (contrôle et surveillance). — 1re *insp.* — Page 62. Chemin de fer de Paris en Belgique — 1re *insp. des ch. de fer.*— Page 66. Chemin de fer de Paris à Brest. — 3e *insp. des chemins de fer* — Page 67. Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée — 2e *insp. des ch. de fer* — Page 69. Chemin de fer de Paris sur Strasbourg. — 2e *insp. des ch. de fer.* — Page 71.
SEINE-INFÉR.	Navigation de la Seine (quatrième section) — 1re *insp.* — Page 50. Ports de commerce du département, celui de Rouen excepté. — 1re *insp.* — Page 61. Ch. de fer de Paris à Cherbourg.— 3e *insp. des chemins de fer.*—Page 68.
SÈVRES (DEUX-). . . .	Navigation de la Sèvre Niortaise.— 11e *insp.* — Page 50.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	SOMME. — 2e *inspection*.		
LEBRETON ✻, 1re cl.	Lemaître, 2e cl. Quaisain, asp. Van-Blarenberghe, asp. Fuix, 1re cl. Beaulieu, 2e cl.	Amiens. Abbeville. Péronne. Saint-Valery.	Dausse, 1re cl. Dragonne, 1re cl. Prache, 2e cl. Rousselle, 2e cl. Daboval, 3e cl. Lenormant, 3e cl.
	TARN. — 9e *inspection*.		
COUDERC (O ✻), 1re cl.	Cassanac, 2e cl. Alby, 2e cl.	Albi. Castres. Lavaur.	Becqué (F.), 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Muller, 1re cl. * Marieu, 2e cl. * Viguier, 2e cl. Lortal, 3e cl.
	TARN-ET-GARONNE. — 9e *inspection*.		
ABRIAL ✻, 1re cl.	Capella, 1re cl. Martin, 2e cl. Philippon, asp.	Montauban. Moissac.	Sesquières, 1re cl. * Bonnefoy (F.), 1re cl. * Plana, 2e cl. Delsol, 2e cl. Crouzatié, 2e cl. Bruel, 3e cl. Dorbe, 3e cl. Lecaudey, 3e cl. Gardelle, 3e cl.
	VAR. — 7e *inspection*.		
GUILLAUME ✻, 2e cl.	Gimmig, 1re cl. . . . . Tassy, 2e cl.	Draguignan. Grasse. Toulon.	Brunet (Jos.), 1re cl. * De Larras, 3e cl. Jourdan, 3e cl.
	VAUCLUSE. — 7e *inspection*.		
PERRIER ✻, 2e cl.	Conte, 2e cl. Delestrac, 2e cl. De Gasparin, 2e cl.	Avignon. Apt. Orange.	Sevenier, 3e cl.

Services spéciaux.

SOMME. . . . .
- Canal et navigation de la Somme, et port de Saint-Valery. — 2e *insp.* — Page 58.
- Chemin de fer de Paris sur l'Angleterre. — 1re *insp. des ch. de fer.* — Page 65.
- Chemin de fer de Paris en Belgique. — 1re *insp. des ch. de fer.* — Page 66.

TARN. . . . .
- Navigation du Tarn. — 9e *insp.* — Page 51.
- Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.

TARN-ET-GARON.
- Navigation du Tarn. — 9e *insp.* — Page 51.
- Canal latéral à la Garonne (première section). — 10e *insp.* — Page 54.
- Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée. — 4e *insp. des ch. de fer.* — Page 65.
- Ch. de fer de Paris sur le centre de la France. — 4e *insp. des ch. de fer* — Page 68.

VAR. . . . .
- Ports maritimes de commerce — 7e *insp.* — Page 54.
- Chemin de fer de Marseille à Toulon. — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 61.

VAUCLUSE. . . . .
- Navigation du Rhône (troisième section). — 7e *insp.* — Page 49.
- Expériences sur l'entretien des routes. — 7e *insp.* — Page 63.
- Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée. — 5e *insp. des ch. de fer.* — Page 70.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
VENDÉE. — 11e *inspection.*			
PETOT ✻, 2e cl.	Legros, 2e cl. . . . Ritter, asp. . . . . . Decharme, 1re cl..	Bourbon-Vendée. Fontenay. Les Sables-d'Olonne. Montaigu.	Augereau, 1re cl. Gosse, 2e cl. Ernult, 2e cl. Plaire, 3e cl. Becquet (Jules), 3e cl. Espitallier, 3e cl. Midon, 3e cl.
VIENNE. — 11e *inspection.*			
DESTREM (M.) ✻, 1re cl.	Allard, 2e cl. . . . . De Passy, asp. . . . De Besson, 1re cl. .	Poitiers. Châtellerault.	* Moussaud, 1re cl. Lamotte, 2e cl. Merle, 3e cl.
VIENNE (HAUTE-). — 16e *inspection.*			
PIRET ✻, 1re cl.	Lambrecht, asp. . . Lagrange, asp.	Limoges. Bellac.	Vauthier, 2e cl. (serv. prov. d'arr.) Gandois, 1re cl. Dupont, 2e cl. Gobillot, 2e cl. Jouhaud, 3e cl. * Martine, 3e cl. Martignon (N.), 3e cl. Bournel, 3e cl.
VOSGES. — 4e *inspection.*			
VIONNOIS, 2e cl.	Foltz, asp. . . . . . Larivierre, asp.. . . Rapin, 2e cl.	Épinal. Neufchâteau. Saint-Dié.	Langloix, 1re cl. * Richard (J.), 1re cl. Huot, 2e cl. Mareine, 2e cl. * Fagot, 2e cl. Guérard, 3e cl. * Marquis, 3e cl. Marcellin, 3e cl.
YONNE. — 5e *inspection.*			
MONDOT DE LAGORCE ✻, 1re cl.	Rozat, 2e cl. . . . . Belgrand, 2e cl. . . Vignon ✻, 1re cl. . Pille, 2e cl.	Auxerre. Avallon. Sens. Tonnerre.	Mathieu (Ét.), 1re cl. Burlot, 2e cl. Biard, 3e cl. Bonnet, 3e cl.

Services spéciaux.

VENDÉE. . . . . Navigation de la Sèvre Niortaise. — 11e *insp.* — Page 50.

VIENNE. . . . .
- Navigation de la Vienne et de la Creuse (études) — 11e *insp.* — Page 51.
- Jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire (études).—11e *insp.*—P. 53.
- Ch. de fer de Paris sur l'Espagne. — 4e *insp. des ch. de fer.*— Pages 68 et 69.

VIENNE (HAUTE-).
- Jonction de la Vienne au Cher et du Cher à l'Allier (études).—16e *insp.*— P. 58.
- Jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire (études).—16e *insp.*—P. 53.
- Ch. de fer de Paris sur le cent. de la France.—4e *insp. des ch. de fer.*—Page 67.

YONNE . . . .
- Navigation de l'Yonne. — 5e *insp.* — Page 51.
- Canal de Bourgogne. — 5e *insp.* — Page 53.
- Canal du Nivernais. — 5e *insp.* — Page 57.
- Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée.—2e *insp. des ch. de fer.*—Page 70.

SERVICES SPÉCIAUX

PAR NATURE DE SERVICE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
RIVIÈRES.			
AA.			
Navigation de l'Aa et canal de Calais. — Dép. : *Pas-de-Calais.* — 2e *inspection.*			
BAUMAL ✱, 1re cl., à Arras.	D'Herlincourt, 1re cl.	Saint-Omer.	Ponce, 3e cl.
ADOUR. *Voir* CANAUX, Adour.			
AGOUT. *Voir* Tarn.			
AISNE.			
Navigation de l'Aisne, depuis Neufchâtel jusqu'à l'embouchure de cette rivière dans l'Oise. — Dép. : *Aisne, Oise.* — 2e *inspection.*			
GUIBOURG ✱, 2e cl., à Soissons.	Chatoney, 2e cl. . .	Soissons.	Troquier, 3e cl.
ALLIER.			
Études relatives à la navigation de l'Allier. — Dép. : *Allier, Puy-de-Dôme.* — 15e *insp.*			
RÉBOLLE ✱, 1re cl., à Moulins.	Deglaude, 2e cl. . .	Clermont.	Ducrot, 1re cl. Meunier (F.), 3e cl.
BAÏSE.			
Navigation de la Baïse, depuis Condom jusqu'en amont de l'écluse de Nérac. — Dép. : *Gers, Lot-et-Garonne.* — 10e *inspection.*			
MONTET ✱, 2e cl., à Toulouse.	»	»	Dumas (J.B.), 2e cl.
CHARENTE.			
Navigation de la Charente. — Dép. : *Charente, Charente-Inférieure.* — 11e *inspection.*			
TAILLEFERT ✱, 1re cl. (Charente). DOR ✱, 1re cl. (Charente-Inf.).	Levert, 2e cl. . . . Forestier ✱, 2e cl. .	Angoulême. Saintes.	Seguin, 3e cl. Pasquier, 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — RIVIÈRES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
CHER.			
Navigation du Cher. — Dép. : *Indre-et-Loire*, *Loir-et-Cher*. — 14e *inspection*.			
D'HARANGUIER DE QUINCEROT ✻, 1re cl. dir., à Bourges. BAILLOUD ✻, 2e cl., à Tours.	»	»	Souchet, 1re cl. Frappier, 2e cl. Mazure, 3e cl.
CORRÈZE ET VÉZÈRE.			
Navigation de la Corrèze et de la Vézère, et études de canalisation de ces deux rivières. — Dép. : *Corrèze*, *Dordogne*. — 11e *et* 16e *inspection*.			
SPINASSE ✻, 1re cl., à Bergerac.	Canteloube, 2e cl. .	Brive.	»
CREUSE. *Voir* Vienne.			
DORDOGNE.			
Navigation de la Dordogne depuis Souillac jusqu'à l'embouchure de l'Isle. — Dép. : *Dordogne*, *Lot*, *Gironde*. — 11e *inspection*.			
SPINASSE ✻, 1re cl., à Bergerac.	Canteloube, 2e cl. . Simon, 2e cl.	Brive. Bergerac.	Aubert (Fr.), 2e cl.
GARONNE.			
Navigation de la Garonne. — Dép. : *Lot-et-Garonne*, *Gironde*. — 10e *inspection*.			
MAILLEBIAU ✻, 2e cl., à Agen.	. . . . Baumgarten, 1re cl. Jaquemet, 1re cl. . .	Agen. Marmande. Langon.	Demay, 1re cl. (service prov. d'arr.). Castets, 3e cl. Flix, 3e cl.
ISLE.			
Navigation de l'Isle, depuis Périgueux jusqu'à Libourne. — Dép. : *Dordogne*, *Gironde*. — 11e *inspection*.			
THÉNARD, 1re cl., à Abzac.	Vergne, asp.	Mucidan.	Macé, 3e cl.
ITON.			
Navigation de l'Iton. — Dép. : *Eure*. — 1re *inspection*.			
MÉRY (Amédée) ✻, 2e cl., à Evreux.	»	»	»
LOIR. *Voir* Oudon.			

SERVICES SPÉCIAUX. — RIVIÈRES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
LOIRE.			
Service spécial de la Loire.—Dép. : ***Saône-et-Loire, Allier, Nièvre, Cher, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure.***			
Première Section. — Depuis la limite inférieure du département de la Loire jusqu'à la limite supérieure du départ. du Loiret.—Dép. : *Saône-et-Loire, Allier, Cher, Nièvre.—15e inspection.*			
MUTRÉCY - MARÉCHAL ✻, 2e cl., à Nevers.	»	»	Barberousse, 3e cl. Couppery (T.), 3e cl.
Deuxième Section.—Depuis la limite supérieure du département du Loiret jusqu'à la limite inférieure du dép. de Loir-et-Cher. — Dép. : *Loiret, Loir-et-Cher. — 14e inspection.*			
FLOUCAUD, 2e cl., à Orléans.	Delaître, 2e cl. . . .	Orléans.	Blondin, 1re cl. Perret, 2e cl. Ricardou, 3e cl.
Troisième Section. — Depuis la limite inférieure du dép. de Loir-et-Cher jusqu'à la mer. —Dép. : *Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure. — 14e inspection.*			
JÉGOU (A.) ✻, ing. ord. 1re cl., f. f d'ing. en chef, à Nantes.	Cormier, 1re cl.. . . Gallois, asp.	Tours. Angers.	Roguet, 2e cl.
LOT.			
Projets et travaux relatifs à la navigation du Lot. — Dép. : ***Aveyron, Lot, Lot-et-Garonne. — 10e inspection.***			
PELLEGRINI ✻, 1re cl. dir., à Cahors.	»	»	»
Première Section. — De Lévignac à Cahors. — Dép.: *Aveyron, Lot.*			
ANDRAL ✻, 2e cl., à Cahors.	Vallès, 1re cl. . . . . Régy, 1re cl.	Figeac. Saint-Cirq.	Pinochet, 3e cl. Durand (J.-B.) 3e cl.
Deuxième Section. — De Cahors à la Garonne. — Dép. : *Lot, Lot-et-Garonne.*			
DE LAFFORE (M.) ✻, 2e cl., à Villeneuve d'Agen.	Phillips, élève. . . . Schlœsing, 2e cl. . .	Villeneuve d'Agen.	Chambert (Jos.), 1re cl. Bonnis, 2e cl. Carriol, 2e cl.
MARNE.			
Navigation de la Marne, canal latéral à cette rivière et canal de Meaux à Chalifert. — Dép. : ***Marne, Aisne, Seine-et-Marne. — 3e inspection.***			
MARINET ✻, 1re cl. à Châlons-sur-Marne.	Watier (Fr.), 2e cl. . . . . Krantz, 2e cl..	Châlons. Pogny. Meaux.	Lamare, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Mathieu (Ch.), 3e cl. Hallade, 3e cl. Vincent (Ch.), 3e cl.
MAYENNE.			
Navigation de l'Oudon, de la Mayenne, etc. *Voir Oudon.*			

SERVICES SPÉCIAUX. — RIVIÈRES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
MEUSE.			
Navigation de la Meuse depuis Verdun jusqu'à la frontière de Belgique.—Dép. : *Meuse, Ardennes.* — 3e *inspection.*			
THIRION ✻, 2e cl., à Mézières.	Gaignière ✻, 1re cl. Grellet, 1re cl. . . .	Mézières.	Defrance, 3e cl. Moinot, 3e cl.
MIDOUZE. *Voir* CANAUX, Adour.			
NESTE.			
Etudes relatives à l'établissement d'un réservoir sur le plateau de Lannemezan pour la distribution des eaux de la Neste, et études relatives à l'irrigation des plaines de la rive gauche de la Garonne. — Dép.: *Gers, Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne.* — 9e et 10e *inspection.*			
MONTET ✻, 2e cl., à Toulouse.	»	»	Chambert (Jean), 2e cl.
OISE.			
Navigation de l'Oise. — Dép. : *Aisne, Oise, Seine-et-Oise.* — 2e *inspection.*			
MARCILLY ✻, 1re cl., à Compiègne.	Aynard, 2e cl.	Pontoise. Noyon.	Bissonnet, 1re cl. (serv. prov. d'arr.) Duroisel, 1re cl.
OUDON.			
Navigation de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir.—Dép. : *Maine-et-Loire, Sarthe, Loir-et-Cher, Mayenne.* — 13e *inspection.*			
FOURIER ✻, 1re cl., à Angers.	Lechalas, asp. . . .	Angers.	Ledantec, 1re cl. Veaux, 3e cl.
RHIN.			
Travaux du Rhin, de Bâle à Lauterbourg.—Dép.: *Bas-Rhin, Haut-Rhin.*—4e *inspection.*			
COUTURAT (O✻), 1re cl., à Strasbourg.	Ledru, 2e cl. . . . . Coumes (J.) ✻, 1re cl.	Neufbrisach. Strasbourg.	Wœlfflé (Fr.), 1re cl. Nebel, 1re cl. Frierdich, 2e cl. Cassagne, 3e cl. Jung, 3e cl. Bervert, 3e cl. Schwab, 3e cl.
RHONE.			
Navigation du Rhône depuis son entrée en France jusqu'à son embouchure à la mer (non compris la traversée de Lyon). — Dép.: *Ain, Isère, Rhône, Loire, Drôme, Ardèche, Vaucluse, Gard, Bouches-du-Rhône.*			
BOUVIER ✻, 1re cl. dir., à Avignon.	»	»	»
Première Section. — Depuis l'entrée du fleuve en France, jusqu'à l'entrée de Lyon. — Dép.: *Ain, Isère, Rhône.* — 6e *inspection.*			
O'BRIEN ✻, 1re cl., à Lyon.	Goux, 1re cl.	Lyon.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — RIVIÈRES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième Section. — De la sortie de Lyon à la sortie du défilé de Malmouche dans le département de la Drôme. — Dép. : *Rhône, Isère, Ardèche, Drôme.* — 6e et 8e *inspection.*			
Josserand ✻, 2e cl., à Montélimart.	De Lannoy, 1re cl. .	Valence.	Javelas, 2e cl.
Troisième Section. — De la sortie du défilé de Malmouche à Arles. — Dép. : *Ardèche, Drôme, Vaucluse, Gard, Bouches-du-Rhône.* — 6e, 7e et 8e *inspection.*			
Bouvier ✻, 1re cl. dir., à Avignon.	Dilschneider, asp. . . Surell ✻, 2e cl. . .	Pont-St-Esprit. Beaucaire.	Armand, 2e cl. Baudran, 2e cl. Leménager, 3e cl.
Quatrième Section. — D'Arles à la mer.—Dép. : *Bouches-du-Rhône.* — 7e *inspection.*			
Poulle ✻, 2e cl. à Arles.	»	»	»
Étude des projets relatifs au rehaussement des ponts suspendus établis sur le cours du fleuve.			
Bouvier ✻, 1re cl. dir.	Dumont, 2e cl. . .	Lyon.	»

SAONE.

Travaux d'amélioration de la navigation de la Saône.—Dép. : *Haute-Saône, Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Rhône.*— 5e et 6e *inspection.*

Première Section.— Partie supérieure.— Dép. : *Haute-Saône, Côte-d'Or.*— 5e *inspection.*			
Lacordaire ✻, 1re cl. dir., à Dijon. Moreau ✻, 2e cl. à Gray.	Chenot, 2e cl. . . . Voinchet, 2e cl. . . . Garnier (R.-V.), 2e cl.	Vesoul (prov.). Seveux. Gray.	Gruyer, 3e cl. Gouat, 3e cl.
Deuxième Section. — Partie inférieure. Dép. : *Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Ain, Rhône.* — 6e *inspection.*			
Laval ✻, 1re cl., à Mâcon.	Tavernier, 2e cl. . . Véron-Duverger, 2e cl.	Châlon. Lyon.	Anus, 2e cl. Joly, 2e cl. Mielle, 3e cl. Anot, 3e cl. Prétet (Ovide), 3e cl.

SARTHE.

Navigation de l'Oudon, de la Sarthe, etc. *Voir* Oudon.

SCARPE.

Travaux de la Scarpe. — Dép. : *Nord.* — 2e *inspection.*

Bosquillon ✻, 1re cl. dir., à Lille. Lamarle (Ad.) ✻, 2e cl., à Douai.	»	»	»

SERVICES SPÉCIAUX. — RIVIÈRES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
SEINE.			
Navigation de la Seine depuis Nogent-sur-Seine jusqu'à Rouen exclusivement. — Dép. : *Aube*, *Seine-et-Marne*, *Seine-et-Oise*, *Seine*, *Eure*, *Seine-Inférieure*. — 1re et 3e *inspection*.			
Première Section.—Depuis Nogent-sur-Seine jusqu'à Paris.— Dép. : *Aube*, *Seine-et-Marne*, *Seine-et-Oise*, *Seine*. — 1re et 3e *inspection*.			
De Sermet ✻, 2e cl., à Paris.	»	»	Vouret, 1re cl. Thuileaux, 2e cl. Lemesley, 2e cl. Mourlon, 3e cl. Masson, 3e cl.
Deuxième Section. — Traversée de Paris. — 1re *inspection*.			
Michal ✻, 2e cl., à Paris.	»	»	»
Troisième Section. — De Paris à Vernon inclusivement. — Dép. : *Seine*, *Seine-et-Oise*, *Eure*. — 1re *inspection*.			
Michal ✻, 2e cl.	Poirée (Ch.), 2e cl. . . Emmery, 2e cl. . . .	Marly. Vernon.	Ledru, 2e cl. Alric, 3e cl. Ledanois, 3e cl. Guillet, 3e cl.
Quatrième Section. — Depuis Vernon jusqu'à Rouen exclusivement. — Dép. : *Eure*, *Seine-Inférieure*. — 1re *inspection*.			
Méry (Amédée) ✻, 2e cl., à Evreux.	»	»	»
Nota. De Rouen inclusivement jusqu'à la mer, le service spécial de la Seine est réuni au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.			
SEINE.			
Service de la navigation et des quais dans l'intérieur de Paris. — 1re *inspection*.			
Michal ✻, 2e cl.	De Lagallisserie, 1re cl. . . . . Michelot, 2e cl. . . .	Paris.	Gustin, 1re cl. Gatteaux, 1re cl.
SÈVRE NIORTAISE.			
Navigation de la Sèvre Niortaise et de ses affluents, marais de la Sèvre. — Dép. : *Vendée*, *Deux-Sèvres*, *Charente-Inférieure*. — 11e *inspection*.			
Petot ✻, 2e cl. (Vendée).	Ritter, asp.	Fontenay.	»
De Laffore (J.) ✻, 1re cl. (Deux-Sèvres).	Lambert (H.), 1re cl.	Niort.	
Dor ✻, 1re cl. (Charente Infér.)	Marchegay, 2e cl. . .	La Rochelle.	

SERVICES SPÉCIAUX. — RIVIÈRES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
SOMME.			
Navigation de la Somme. *Voir* CANAUX, Somme.			
TARN.			
Travaux de navigation du Tarn. Études de projets relatifs au Tarn et à l'Agout.—Dép. : *Aveyron*, *Tarn*, *Aude*, *Haute-Garonne*. — 8e *et* 9e *inspection*.			
BERDOULAT ✻, 1re cl., à Alby.	»	»	Becqué (J. B.), 1re cl. Carme, 2e cl. Laffont, 3e cl. Peyrusse, 3e cl.
TARN.			
Navigation du Tarn : partie comprise dans le département de Tarn-et-Garonne. — 9e *inspection*.			
ABRIAL ✻, 1re cl., à Montauban.	Capella, 1re cl. . . . Philippon, asp. . . .	Montauban. Moissac.	Sesquières, 1re cl. Crouzatié, 2e cl.
VIENNE. — CREUSE.			
Études relatives à la navigation de la Vienne et de la Creuse.—Dép. : *Indre-et-Loire*, *Indre*, *Vienne*.— 11e, 14e *et* 15e *inspection*.			
BEAUDEMOULIN ✻, 1re cl., à Tours.	»	»	»
VILAINE.			
Navigation de la Vilaine et études d'un projet de jonction de la Vilaine à la Mayenne. — Dép. : *Ille-et-Vilaine*. — 12e *inspection*.			
GUICHARD ✻, 1re cl. dir., à Rennes.	Lepord ✻, 1re cl. . Eon-Duval, 2e cl. . .	Rennes.	Martin (Michel), 3e cl.
YONNE.			
Études et travaux relatifs à la navigation de l'Yonne. — 5e *inspection*.			
BOUCHER DE LA RUPELLE ✻, 1re cl. dir., à Auxerre. CHANOINE ✻, 2e cl., à Sens.	»	»	Chandenier, 3e cl. Millon, 3e cl. Giraud, 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.

CANAUX.

ADOUR.

Travaux de la Midouze et de l'Adour. Études d'un canal latéral à l'Adour et à l'Arros — Dép. : *Landes, Gers.* — 10e *inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
MANGEOT, 2e cl., à Mont-de-Marsan.	Jussy, asp. . . . . . Sallebert, 2e cl. . . . Crouzet, asp.	Mont-de-Marsan. Saint-Sever. Dax.	»

AISNE—MARNE.

Canal de l'Aisne à la Marne. — Dép. : *Aisne, Marne.* — 2e et 3e *inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PAYEN ✻, 1 cl., à Reims.	Berthelin, 2e cl.. . . Hardy, asp.	Reims.	Lobbé, 1re cl. (Service prov. d'arr.). Hébert (Victor), 2e cl.

ARDENNES.

Canal des Ardennes. — Dép. : *Ardennes.* — 3e *inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
LEMOYNE (N.) ✻, 1re cl., à Mézières.	Paquin, 2e cl.. . . . Vicart, 2e cl.	Rethel. Sedan.	Ronsin, 3e cl.

ARLES — BOUC.

Canal d'Arles à Bouc. Études d'amélioration de la Camargue. — Dép. : *Bouches-du-Rhône.* — 7e *inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
POULLE ✻, 2e cl., à Arles.	»	»	Catier (Joseph), 3e cl. Catier (André), 3e cl.

ARROS. *Voir* Adour.

BERRY.

Canal de Berry. — Dép. : *Cher.* — 15e *inspection.*

Service du canal.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
D'HARANGUIER DE QUINCEROT ✻, 1re cl. dir., à Bourges. BAILLOUD ✻, 2 cl., à Tours. BELLIOTTE ✻, 2e cl., à Saint-Amand.	Regnard, 2e cl. . . . Bucquet, 2e cl. . . .	Sancoins. Bourges.	Peaudecerf, 1re cl. Ferry, 2e cl. Delachauxme, 2e cl. Lettré, 2e cl. Gouré-Corvol, 3e cl. Habert, 3e cl. Chaumont, 3e cl. Signoret, 3e cl. Lesueur, 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Études relatives à l'augmentation des ressources alimentaires du canal.			
D'HARANGUIER DE QUINCEROT ✻, 1re cl. dir. BELLIOTTE ✻, 2e cl.	»	»	Ferry, 2e cl.
BLAVET.			
Canal du Blavet. *Voir* canal de *Nantes* à *Brest*.			
BOURGOGNE.			
Canal de Bourgogne. — Dép. : *Yonne*, *Côte-d'Or*. — 5e *inspection*.			
Partie comprise dans le département de l'Yonne.			
LEBLANC (P.-F.) ✻, 2e cl., à Auxerre.	»	»	Théroude, 1re cl. Dupotet, 2e cl. Boucheron, 3e cl.
Partie comprise dans le département de la Côte-d'Or.			
DELAPORTE ✻, 1re cl., à Dijon.	Collin, 1re cl.	Pouilly. Dijon.	Valotte, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Belin (J. B.), 3e cl. Leniept ✻, 3e cl. Thomas (Jean), 3e cl. Gagey, 3e cl.
CAEN.			
Canal de Caen à la mer. *Voir* TRAVAUX MARITIMES, Calvados.			
CALAIS.			
Canal de Calais. *Voir :* RIVIÈRES, Aa.			
CENTRE.			
Canal du Centre. — Dép. : *Saône-et-Loire*. — 15e *inspection*.			
COMOY ✻, 2e cl., à Châlon.	Barthe, 2e cl.	Châlon.	Renard (J.), 1re cl. Brugnot, 2e cl. Barbelet, 3e cl.
DORDOGNE — LOIRE.			
Études relatives à la jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire. — Dép. : *Dordogne*, *Gironde*, *Charente-Inférieure*, *Charente*, *Haute-Vienne*, *Vienne*. — 10e, 11e et 16e *inspection*.			
LEBLANC (Pierre) (O ✻), 1re cl. dir., à Paris. DUVIGNAUD, 2e cl. à Angoulême.	Lagrange, asp. . . .	Limoges.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.

ÉTANGS.

Canaux des Etangs. *Voir* Travaux Maritimes, ports de Cette et d'Agde, etc.

GARONNE.

Canal latéral à la Garonne. — Dép. : *Haute-Garonne*, *Tarn-et-Garonne*, *Lot-et-Garonne*, *Gironde*. — 10e *inspection*.

Première Section. — Depuis Toulouse jusqu'à la limite des départements de Tarn-et-Garonne et de Lot-et-Garonne. — Dép. : *Haute-Garonne*, *Tarn-et-Garonne*.

Belin ✱, 2e cl., à Toulouse.	Borrel ✱, 1re cl. . . . Vergez, 2e cl. . . . Ducos ✱, 1re cl. . . Bergis, 1re cl.	Toulouse. Montauban. Moissac.	Brécy, 2e cl. Terrier, 2e cl. Poubeau, 3e cl. Faye, 3e cl. Chevallard, 3e cl.

Deuxième Section. — Depuis la limite des départements de Tarn-et-Garonne et de Lot-et-Garonne jusqu'à Castets. — Dép. : *Lot-et-Garonne*. *Gironde*.

Job ✱, 2e cl., à Agen.	Couturier ✱, 1re cl. Baumgarten, 1re cl. . Bellegarde, 2e cl. . .	Agen. Marmande. Aiguillon.	Chéronnet, 1re cl. Belin (Ch.), 3e cl. Chabert, 3e cl. Kitinski, 3e cl.

ILLE-ET-RANCE.

Canal d'Ille-et-Rance. — Dép. : *Ille-et-Vilaine*, *Côtes-du-Nord*, — 12e *inspection*.

Legraverend ✱, 1re cl., à Rennes.	»	»	Delarocheaulion, 2e cl. Petit De Maison, 2e cl. Martin (Jacq.), 3e cl. Ancèze (P.), 3e cl.

ITON — SARTHE.

Etudes relatives à la jonction de la Sarthe à l'Iton. — Dép. : *Orne*, *Eure*. — 1re et 13e *inspection*.

Pouëttre ✱, 1re cl., à Alençon. Méry (Am.) ✱, 2e cl., à Évreux.	Petzold, 2e cl. . . .	Alençon.	Levillain, 1re cl.

LOIRE.

Canal latéral à la Loire. — Dép. : *Allier*, *Nièvre*, *Cher*, *Loiret*. — 15e *inspection*.

Première Division. — Dép. : *Allier*, *Nièvre*.

Louiche-Desfontaines ✱, ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en chef, à Nevers.	. . . . Verdevoye, asp.. . .	Diou. Nevers.	Fournier (G.), 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Robelin, 3e cl. Fousset, 3e cl. Butin, 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième Division. — Dép. : Cher, Loiret.			
LEJEUNE ✱, 1re cl., à Orléans.	Coumes (Ant.), 1re cl.	Nevers.	Sadet, 1re cl. Bossé (Paul), 1re cl. Monternier, 1re cl. Rebaudingo, 2e cl. Clusel, 2e cl Audiat, 3e cl.

LOIRE—DORDOGNE.

Jonction de la basse Loire à la basse Dordogne. *Voir* Dordogne.

LOIRE — MANCHE.

Études relatives à la jonction de la Loire à la Manche par l'Orne, la Mayenne et la Sarthe. — Dép. : *Mayenne*, *Orne*, *Sarthe*, *Calvados*. — 13e *inspection*.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
FOURIER ✱, 1re cl. à Angers.	Lechalas, asp. . . .	Angers.	»
POUËTTRE ✱, 1re cl., à Alençon.	Auriol, 2e cl. . . . . Petzold, 2e cl. . . .	Argentan. Alençon.	»
DUMAS ✱, 1re cl., au Mans.	Jégou (Yv.) ✱, 1re cl.	Le Mans.	»
MOURIER ✱, 1re cl. dir., à Caen.	Fortin, 2e cl. . . . Du Jardin, 2e cl. . .	Caen. Vire.	

MARNE.

Canal latéral à la Marne. *Voir* RIVIÈRES, Marne.

MARNE — RHIN.

Canal de la Marne au Rhin. — Dép. : *Marne*, *Meuse*, *Meurthe*, *Bas-Rhin*. — 4e *inspection*.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Première Section. — Dép. : Marne, Meuse.			
FOUACHE ✱, 1re cl. à Bar-le-Duc.	De Longeaux, 2e cl. . . . . Drœling, 1re cl. . .	Vitry. Bar-le-Duc. Void.	Bœckh, 1re cl. (serv. prov. d'arr.).
Deuxième Section. — Dép. : Meurthe.			
COLLIGNON ✱, 2e cl., à Nancy.	Volmerange, 2e cl. . Guibal, 1re cl. . . . Zeiller, 1re cl. . . . . Jaquiné ✱, 1re cl. .	Toul. Nancy. Sarrebourg.	Nogier, 3e cl. Denaulet, 3e cl. Bertrand, 3e cl.
Troisième Section. — Dép. : Bas-Rhin.			
SCHWILGUÉ ✱, 1re cl., à Strasbourg.	Graeff, 2e cl. . . . . Guerre, 1re cl. . . .	Saverne. Strasbourg.	Crétin, 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

MARNE.

Canal de l'Aisne à la Marne. *Voir* Aisne.

MARNE.

Études d'un canal de jonction de la Saône avec la Marne, etc. *Voir* Saône.

MAYENNE.

Études relatives à la jonction de la Loire à la Manche par l'Orne, la Mayenne, etc. *Voir* Loire—Manche.

MIDI.

Canal du Midi. — Dép.: *Haute-Garonne, Aude, Hérault. — 9e inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
MAGUÈS ✻, 1re cl., à Toulouse.	Maguès, fils, 1re cl.	Toulouse.	Geoffroy (V.), 1re cl. Saisset, 1re cl.
	Raynal, 1re cl. . . .	Narbonne.	Clausade, 1re cl.
	Pradal ✻, 1re cl. . .	Béziers.	Geoffroy (G.), 3e cl. Lange, 3e cl.

NANTES.

Canal de Nantes à Brest et canal du Blavet. — Dép. : *Loire-Inférieure, Morbihan, Côtes-du-Nord, Finistère. — 12e inspection.*

Partie comprise dans le département de la Loire-Inférieure.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
COTTIN DE MELVILLE ✻, 1re cl., à Nantes.	. . . .	Nantes.	Jouanne, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). Marquay, 1re cl. Frédureau, 2e cl. Charbonnier, 3e cl.

Partie comprise dans les départements du Morbihan et des Côtes-du-Nord.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
FÉBURIER ✻, 2e cl., à Pontivy.	Richard, 2e cl. . . . Deschamps, 2e cl.	Pontivy.	Faivre, 1re cl. (serv. prov d'arr.). Poterel-Maisonneuve, 2e cl. Dano, 2e cl.
	. . . .	Ploërmel.	Gautier, 3e cl. Pedron, 3e cl.

Partie comprise dans le département du Finistère.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PLANTIER ✻, 2e cl., à Quimper.	. . . .	Chateaulin.	Tourbiez, 1re cl. (serv. prov. d'arr.). David, 2e cl. Paillard, 3e cl.

NIORT.

Canal de Niort à La Rochelle. *Voir* TRAVAUX MARITIMES. Charente-Inférieure.

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	NIVERNAIS.		
	Canal du Nivernais. — Dép. : *Nièvre, Yonne.* — 5e *inspection.*		
	Partie comprise dans le département de la Nièvre.		
CHARIÉ ✻, 2e cl., à Corbigny.	Cambuzat, 2e cl. . .	Clamecy.	Louis (Jos.), 1re cl. Morlon, 2e cl. Truffot ✻, 2e cl. Leroy, 3e cl. Dubaux, 3e cl. Duvoye, 3e cl. Houdaille, 3e cl.
	Partie comprise dans le département de l'Yonne.		
BOUCHER DE LA RUPELLE ✻, 1re cl. dir., à Auxerre.	»	»	Brenot, 3e cl. Girault, 3e cl.
	ORLÉANS.		
	Canaux d'Orléans et de Loing. — Dép. : *Loiret.* — 14e *inspection.*		
DE BOURGES (O ✻), 1re cl. dir., à Grignon.	»	»	Vautier, 1re cl.
	ORNE.		
	Études relatives à la jonction de la Loire à la Manche par l'Orne, etc. *Voir* Loire, Manche.		
	RHONE—RHIN.		
	Canal du Rhône au Rhin. — Dép. : *Côte-d'Or, Jura, Doubs, Haut et Bas-Rhin.*		
	Division du Sud. — Dép. : *Côte-d'Or, Jura, Doubs* — 5e *inspection.*		
CORNE ✻, 1re cl., à Dôle.	Compaing, 2e cl. . . . Maurel, 2e cl. . . .	Besançon. Montbéliard.	Thévenot, 2e cl.
	Division du Nord. — Dép. : *Doubs, Haut et Bas-Rhin.* — 4e *inspection.*		
LEGROM ✻, ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en chef, à Strasbourg.	Detzem, 2e cl.	Mulhouse. Strasbourg.	Wœlfflé (J.), 1re cl. Karcher, 1re cl. Kretz, 2e cl. Laubser, 3e cl. Lorber, 3e cl. Wœlfflé (L.), 3e cl.
	ROANNE—RHONE.		
	Études relatives à l'établissement d'un canal de Roanne au Rhône par Saint-Étienne. — Dép. : *Loire.* — 6e *inspection.*		
LAGUERENNE ✻, 1re cl., à Montbrison.	Boulangé (A.) ✻, 1re cl. Conte-Granchamps, 2e cl.	Roanne. Saint-Étienne.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CANAUX.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
	SAONE—MARNE.		
Études d'un canal de jonction de la Saône avec la Marne, la Moselle et le canal de la Marne au Rhin.—Dep.: *Côte-d'Or, Haute-Saône, Haute-Marne.*—3e et 5e *inspection.*			
LACORDAIRE ✻, 1re cl. dir., à Dijon.	»	»	Poulain, 1re cl.
	SAINT-QUENTIN.		
Canaux de Saint-Quentin et de Crozat, et canal de la Sambre à l'Oise (contrôle et surveillance). — Dép.: *Aisne, Nord.* — 2e *inspection.*			
»	Camme, 1 cl.	Cambrai.	»
	SARTHE.		
Jonction de la Loire à la Manche par la Sarthe. etc. *Voir* Loire—Manche.			
	SARTHE—ITON, *Voir* Iton.		
	SEINE.		
Canal de la Haute-Seine entre Troyes et Marcilly.—Dép.: *Aube, Marne.*—3e *inspection.*			
LEBASTEUR, 2e cl., à Troyes.	»	»	Tortel, 3e cl. Déluge, 3e cl. Bellue, 3e cl.
	SOMME.		
Canal et navigation de la Somme et port de Saint-Valery. — 2e *inspection.*			
LEBRETON ✻, 1re cl. à Amiens.	Lemaitre, 2e cl. . . Fuix, 1re cl.. . . . . Beaulieu, 2e cl.. . .	Amiens. Péronne. Saint-Valery.	Nozo, 1re cl. Quignon, 2e cl. Touchard, 2e cl. Delahaye, 3e cl. Lestudier, 3e cl.
	VIENNE—CHER.		
Études relatives à la jonction de la Vienne au Cher et du Cher à l'Allier. — Dép.: *Haute-Vienne, Creuse, Puy-de-Dôme, Allier.*— 15e et 16e *inspection.*			
PIHET ✻, 1re cl., à Limoges.	»	»	Pornery, 3e cl.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
TRAVAUX MARITIMES.			
AGDE. *Voir* Cette.			
BOUCHES-DU-RHONE.			
Ports de commerce et phares. — 7e *inspection*.			
MONTLUISANT ✻, 1re cl. dir., à Marseille. TOUSSAINT, 2e cl., à Marseille.	»	»	Rullier, 3e cl. Darsses, 3e cl. Desmaisons, 3e cl.
BOULOGNE.			
Port de Boulogne. — Dép. : *Pas-de-Calais.* — 2e *inspection*.			
MARGUET ✻, 1re cl.	»	»	Bilot, 1re cl.
CALAIS.			
Port de Calais. — Dép. : *Pas-de-Calais.* — 2e *inspection*.			
NÉHOU ✻, 1re cl.	»	»	Pouilly (P.), 1re cl. Pouilly (Ch.), 2e cl. Ledoux (P.), 3e cl.
CALVADOS.			
Ports maritimes de commerce et canal de Caen à la mer. — 13e *inspection*.			
MOUNIER ✻, 1re cl. dir., à Caen. TOSTAIN ✻, 2e cl., à Caen.	De la Barre-Duparcq, 2e cl. . . . . Bouniceau ✻, 1re cl. Lacroix (J.), 2e cl. .	Honfleur. Bayeux. Pont-Audemer.	Cailhe, 3e cl.
CETTE.			
Ports de Cette et d'Agde, canaux des Etangs. — Dép. : *Hérault.* — 8e *inspection*.			
GASCHON ✻, 1re cl. dir., à Montpellier. VIRLA ✻, 2e cl., à Cette.	Lonjon, 2e cl. . . .	Cette.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — TRAVAUX MARITIMES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
CHARENTE-INFÉRIEURE.			
Ports maritimes de commerce; Canal de Niort à La Rochelle. — 11e *inspection.*			
Potel ✻, 1re cl., à La Rochelle.	Quilliard, 2e cl. . . . Botton, asp.	La Rochelle. Royan.	Burgaud, 1re cl. Lemonnier, 1re cl. Regnier (P.), 1re cl. Bonniot (J.-B.), 2e cl. Paraud, 2e cl. Bourignon, 3e cl. Duchatel, 3e cl.
DUNKERQUE.			
Port de Dunkerque. — Dép.: *Nord.* — 2e *inspection.*			
Bosquillon ✻, 1re cl. dir., à Lille. Cuel ✻, 1re cl., à Dunkerque.	»	»	Landremont, 3e cl.
LOIRE-INFÉRIEURE.			
Ports maritimes de commerce. — 12e *inspection.*			
Cabrol ✻, 1re cl., à Nantes.	De la Gournerie, 2e cl. Aribaut, 2e cl.. . .	Nantes.	Soudée, 2e cl. Favre, 3e cl.
MANCHE.			
Ports de commerce, phares et fanaux. — 13e *inspection.*			
Morice-Larue ✻, 1re cl., à Cherbourg.	De Serry, 2e cl. . . . Deslandes, 2e cl. . . De Beaupré, 2e cl. .	Cherbourg. Saint-Lô. Coutances.	Allain, 2e cl. Lesage, 3e cl.
MORBIHAN.			
Ports maritimes de commerce et pont Saint-Christophe. — 12e *inspection.*			
Leclerc, 2e cl., à Lorient.	Noyon, 2e cl.	Lorient. Vannes. Palais.	Fouesnel, 2e cl. (serv. prov. d'arr.). Wolski, 3e cl. (serv. prov. d'arr.). Fortin, 2e cl. Ancèze (Jos.), 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — TRAVAUX MARITIMES.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PORT-VENDRES.			
Port de Port-Vendres. — Dép.: *Pyrénées-Orientales.* — 9e *inspection.*			
BLESCHAMP, 2e cl., à Perpignan.	Tardy, 2e cl.	Port-Vendres.	»
REDON.			
Port de Redon. — Dép.: *Ille-et-Vilaine.* — 12e *inspection.*			
GUICHARD ✳, 1re cl. dir., à Rennes. COIQUAUD, 2e cl., à Redon.	»	»	Besnard, 2e cl. Hervouin, 3e cl. Brevelet, 3e cl.
ROCHEFORT.			
Port de commerce de Rochefort. — Dép.: *Charente-Inférieure.* — 11e *inspection.*			
MATHIEU (O ✳), 1re cl. dir.	Maltrot, 2e cl.	Rochefort.	»
SAINT-MALO.			
Ports de Saint-Malo et de Saint-Servan. — Dép.: *Ille-et-Vilaine.* — 12e *inspection.*			
GIRARD DE CAUDEMBERG ✳, 1re cl., à St-Servan.	Bellinger, 2e cl. . . .	Saint-Malo.	Brulay de Beauvais, 3e cl.
SEINE-INFÉRIEURE.			
Ports de commerce du département, celui de Rouen excepté. — 1re *inspection.*			
RENAUD ✳, 2e cl., au Havre.	Méry (Ed.) ✳, 1re cl. Chevallier, 2e cl. . . . Legentil, 2e cl. . . . Ducrot, 2e cl. . . .	Dieppe. Le Havre. Yvetot. Fécamp.	Caron (Aug.), 1re cl. Caron (Pr.), 2e cl. Bauthereau 2e cl. Monnoyeur (Cl.), 2e cl. Maire, 2e cl. Jazé, 3e cl. Monnoyeur (Fr.), 3e cl.
VAR.			
Ports maritimes de commerce. — 7e *inspection.*			
GUILLAUME ✳, 2e cl., à Draguignan.	Gimmig, 1re cl.	Draguignan. Grasse.	Bouquot, 3e cl.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
SERVICES DIVERS.			
CIMENTS HYDRAULIQUES.			
Statistique des matériaux propres à la confection des mortiers et ciments hydrauliques dans toute l'étendue du royaume.			
VICAT (O ✱), 1re cl. dir., à Grenoble.	»	»	»
COMPAGNIES.			
Contrôle et surveillance des travaux entrepris par les compagnies :			
1° *dans le département de la Seine.* — 1re *inspection.*			
ROBIN (O ✱), 1re cl. dir., à Paris. BAUDE ✱, 2e cl., à Paris.	»	»	Auxerre, 2e cl. Nourrigat, 2e cl.
2° *dans le département de Seine-et-Oise.* — 1re *inspection.*			
BAUDE ✱, 2e cl., à Paris.	»	»	»
GRAVE.			
Travaux de défense de la pointe et de la plage de Grave, rade du Verdon. — Dép. : *Gironde.* — 10e *inspection.*			
DESCHAMPS, 2e cl., à Bordeaux.	Pairier, 2e cl.	Le Verdon.	Richet, 2e cl.
LIORAN.			
Percée souterraine du Lioran, route royale, n° 126. — Dép. : *Cantal.* — 16e *inspection.*			
JÉMOIS, 2e cl., à Aurillac.	Ruelle, 2e cl.	Aurillac.	Rongier, 3e cl.
MONT-SAINT-MICHEL.			
Grèves et rivières de la baie du Mont-Saint-Michel. — Dép. : *Manche.* — 13e *inspection.*			
MÉQUET ✱, 2e cl., à Saint-Lô.	Marchal, 2e cl. . . .	Avranches.	»
PARIS.			
Service municipal de la ville de Paris. — 1re *inspection.*			
Eaux de Seine, des sources et de l'Ourcq. — Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin. — Égouts. — Assainissement.			
MARY ✱, 1re cl.	Lefort, 1re cl. . . . De Fourcy, 2e cl. . .	Paris.	Longuépée (Fr.), 1re cl. Deinière, 1re cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — SERVICES DIVERS.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PARIS.			
Pavé et boulevards de Paris. — 1re *inspection.*			
DRAPPIER ✻, 1re cl. dir. DE LA MARCK ✻, 1re cl.	L'Éveillé, 1re cl. . . de Silaus, 1re cl. . . Hachette, 2e cl. . . Delaperche, 2e cl. . Herman, 2e cl. . . .	Paris.	Belhomme, 1re cl. Rapoulet-Julien, 1re cl. Crinier, 2e cl. Baudot, 2e cl. Simono, 2e cl. De Pousargues, 3e cl. d'Hervilly, 3e cl.
PHARES.			
Service des phares; atelier central des appareils d'éclairage. — Dép. : *Seine et départements maritimes. — Inspection spéciale.*			
FRESNEL (O ✻), insp. divis. adj., à Paris. REYNAUD ✻, 2e cl. à Paris.	MM. les Ingénieurs chargés du service des ports maritimes.		Boulard, 1re cl. Tabouret ✻, 1re cl. Heurtaut, 1re cl. Ligneau, 3e cl.
PONTS A BASCULE.			
Atelier central des ponts à bascule.—Dép. : *Seine.* — 1re *inspection.*			
ROBIN (O ✻), 1re cl. dir. FRIMOT ✻, 2e cl.	»	»	»
PONTS A BASCULE.			
Service des ponts à bascule et police du roulage dans le département de la Seine.— 1re *inspection.*			
SÉNÉCHAL ✻, 1re cl.	»	»	»
ROCHEFORT.			
Marais de Rochefort.— Dép. : *Charente-Inférieure.* — 11e *inspection.*			
DOR ✻, 1re cl., à La Rochelle. MASQUELEZ ✻, 1re cl., à Rochefort.	»	»	»
ROUTES.			
Expériences relatives à l'entretien des routes. Travaux d'entretien et de réparation des routes royales nos 6, 7 et 8. — Dép. : *Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Rhône, Isère, Drôme, Vaucluse, Bouches-du-Rhône* —5e, 6e, 7e et 15e *inspection.*			
BERTHAULT - DUCREUX ✻, 1re cl., à Châlon s. S.	MM. les ingénieurs ordinaires des arrondissements traversés par les trois routes.		Duc, 1re cl. (Saône-et-Loire.) Barbé, 2e cl. (Saône-et-Loire.) Pretet (J.), 3e cl. (Rhône.)
SEINE.			
Service des quais dans l'intérieur de Paris. *Voir :* RIVIÈRES. Seine, service de la navigation et des quais.			

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
CHEMINS DE FER.			
LILLE. — BELGIQUE.			
De Lille à la frontière de Belgique (travaux et exploitation). — Dép. : *Nord.* 1re *inspection.*			
BUSCHE ❊, 2e cl., à Lille.	Mille, 2e cl.	Lille.	Brabant, 2e cl.
MARSEILLE — TOULON.			
De Marseille à Toulon (études). — Dép. : *Bouches-du-Rhône, Var.* — 5e *inspection.*			
MONTLUISANT ❊, 1re cl. dir., à Marseille. GUILLAUME ❊, 2 cl., à Draguignan.	»	»	»
MÉDITERRANÉE — RHIN.			
De la Méditerranée sur le Rhin (études). — Dép. : *Côte-d'Or, Haute-Saône, Doubs, Haut-Rhin.*			
PARTIE COMPRISE ENTRE DIJON ET MULHOUSE. — 2e *inspection.*			
Première Direction. — Par Gray et Vesoul. — Dép. : *Côte-d'Or, Haute-Saône.*			
LACORDAIRE ❊, 1re cl. dir., à Dijon.	Voinchet, 2e cl. . . .	Seveux.	Poulain, 1re cl.
Variante pour la partie comprise entre Belfort et Mulhouse. — Dép. : Haut-Rhin.			
LEGROM ❊, ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en ch., à Strasbourg.	. . . . Detzem, 2e cl. . . .	Belfort. Mulhouse.	Bogard, 1re cl. (serv. prov. d'arr.).
Deuxième Direction. — Par la vallée du Doubs et Besançon. — Dép. : *Côte-d'Or, Doubs.*			
PARANDIER ❊, 2e cl., à Dijon.	Boris, 2e cl. . . . . . Maurel, 2e cl. . . . Bolot, 2e cl.	} Montbéliard. Besançon.	»
Troisième Direction. — Par Auxonne ou Dôle et Besançon. — Dép. : *Côte-d'Or, Doubs.*			
CORNE ❊, 1re cl., à Dôle.	Compaing, 2e cl. . .	Besançon.	»
METZ — SARREBRUCK. — 2e *inspection.*			
Ligne de Metz à la frontière, vers Sarrebruck, et sur la ligne de Paris à Strasbourg. — Dép. : *Moselle.*			
LE JOINDRE ❊, 2e cl., à Metz.	Plassiard, 1re cl. . . Frécot, 2e cl. . . . . Boulangé (G.), 2e cl.	} Metz.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

NIMES — MONTPELLIER.

De Nîmes à Montpellier (travaux).—Dép. : *Gard, Hérault.—5e inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
DIDION ✻, 2e cl., à Nîmes.	Gonnaud, 2e cl. . . Aurès, 1re cl. . . .	Nîmes. Montpellier.	Manthès, 3e cl.

OCÉAN — MÉDITERRANÉE.

De l'Océan sur la Méditerranée (études).

1° PARTIE COMPRISE ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE. — *4e inspection.*

Première section. — De Bordeaux à la limite des départements de Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne. — Dép. : *Gironde, Lot-et-Garonne.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
JOB ✻, 2e cl., à Agen.	Bellegarde, 2e cl. . . Baumgarten, 2e cl. . Couturier ✻, 1re cl.	Aiguillon. Marmande. Agen.	»

Deuxième section. — De la limite des départements de Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne à Toulouse exclusivement. — Dép. : *Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
BELIN ✻, 2e cl., à Toulouse.	Ducos ✻, 1re cl. . . Bergis, 1re cl. . . . . Borrel ✻, 1re cl. . .	Moissac. Toulouse.	»

2° PARTIE COMPRISE ENTRE TOULOUSE ET LA LIGNE DE MONTPELLIER A CÈTTE. — *5e inspection.*

Première section. — De Toulouse à Carcassonne. — Dép. : *Haute-Garonne, Aude.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
BELIN ✻, 2e cl., à Toulouse.	Borrel ✻, 1re cl. . .	Toulouse.	»

Deuxième section. — De Carcassonne à la ligne de Montpellier à Cette. — Dép. : *Aude, Tarn Hérault.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
BLONDAT, 2e cl., à Carcassonne.	Geoffroy ✻, 1re c . . Alby, 2e cl.	Castelnaudary. Castres.	»

PARIS.

Chemin de ceinture autour de Paris (études). — *3e inspection.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
ROBIN (O ✻), 1re cl. dir. BAUDE ✻, 2e cl.	»	»	»

PARIS — ANGLETERRE.

De Paris sur l'Angleterre (études). — *1re inspection.*

Premier Système.—D'Amiens à Boulogne, Calais et Dunkerque, par Abbeville, Étaples et le littoral de la mer. — Dép. : *Somme, Pas-de-Calais, Nord.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
LEBRETON ✻, 1re cl., à Amiens.	Beaulieu, 2e cl. . . .	Saint-Valery.	»
BAUMAL ✻, 1re cl., à Arras.	Harduin, 2e cl. . . . Marguet ✻, ing en chef 1re cl. (prov.).	Hesdin. Boulogne.	»
BOSQUILLON ✻, 1re cl. dir., à Lille.	Cuel ✻, ing. en chef 1re cl. (prov.). . .	Dunkerque.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième Système. — D'Arras à Calais par Aire et Saint-Omer, avec embranchement sur Boulogne et sur Dunkerque. — D'Arras à Calais et à Dunkerque par Hazebrouck, avec embranchement d'Hazebrouck sur Lille. — De Lille à Dunkerque et de Dunkerque à Calais, par Gravelines. — Dep. : *Pas-de-Calais, Nord.*			
BAUMAL ✻, 1re cl.	Duméril, 2e cl. . . . . D'Herlincourt, 1re cl. Lemercier (A.), 2e cl. Néhou ✻, ing. en ch. 1re cl. (prov.) .	Arras. Saint-Omer. Calais.	Dequet, 2e cl. Lens, 3e cl.
BOSQUILLON ✻, 1re cl. dir.	Bollaërt, 2e cl. . . . . Cuel, ✻ ing. en ch. 1re cl. (prov.) . . .	Lille. Dunkerque.	Dubrulle, 1re cl.
PARIS — BELGIQUE.			
De Paris sur la frontière de Belgique (travaux).—1re inspection.			
Première section. — De Paris au territoire d'Ailly. — Dép. : *Seine, Seine-et-Oise, Oise, Somme.*			
DE BRÉVILLE ✻, 1re cl. dir., à Paris. REYNAUD ✻. 2e cl., à Paris.	Houssaye, 1re cl. . . Couche, 2e cl. . . . Saige, 2e cl. . . . De Mondésir, 2e cl. . Bazaine-Vasseur ✻, 1re cl.	Paris. L'Isle-Adam. Creil. Saint-Just. Amiens.	Vignier, 1re cl. Cuvillier, 2e cl. Massot, 2e cl. Couppery (G.), 3e cl. Vincent, 3e cl.
Deuxième section. — Du territoire d'Ailly à la limite sud du département du Pas-de-Calais.			
DAVAINE, 2e cl., à Amiens.	Bazaine-Vasseur ✻, 1re cl. . . . . Machart, 1re cl.. . .	Amiens.	Wéry (L.), 2e cl.
Troisième section. — Traversée des départements du Pas-de-Calais et du Nord.			
BUSCHE ✻, 2e cl., à Lille.	Barreau, 1re cl.. . . Maniel, 2e cl. . . . . Mille, 2e cl. . . . . . Petit, 2e cl.	Arras. Valenciennes. Lille. Douai.	Vilmont (L.), 3e cl. Ledoux (Ed.), 3e cl. Pouëll, 3e cl.
PARIS — BREST.			
De Paris à Brest (études).— 3e inspection.			
Première Direction. — Par le canal de Nantes à Brest et s'embranchant sur le chemin de Paris à Nantes. — Dep. *Loire-Inférieure, Morbihan, Côtes-du-Nord, Finistère.*			
Première section. — De Nantes à la Vilaine. — Dép. : *Loire Inférieure.*			
COTTIN DE MELVILLE ✻, 1re cl., à Nantes.	. . . . .	Nantes.	Jouanne, 1re cl. (serv. prov. d'arr.).

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième section. — De la Vilaine à la limite du Finistère. — Dép. : *Morbihan, Côtes-du-Nord.*			
FÉBURIER ✻, 2ᵉ cl., à Pontivy.	Richard, 2ᵉ cl. . . .	Pontivy.	»
Troisième section. — De la limite du Finistère à Brest.			
PLANTIER ✻, 2ᵉ cl., à Quimper.	Aumaître, 2ᵉ cl. . . . Lehelloco, asp. . . .	Morlaix. Landerneau.	»
Deuxième Direction. — Par Chartres, Alençon, Laval, Mayenne, Rennes et Pontivy et s'embranchant sur le chemin de Paris à Versailles.			
Première section. — De Versailles au point de traversée de la rivière de l'Huisne. — Dép. : *Seine-et-Oise, Eure-et-Loir, Orne.*			
DE BOISVILLETTE, 2 cl., à Chartres.	Brianchon, asp.. . .	Dreux.	»
Deuxième section. — Du point de traversée de l'Huisne au point de traversée de la Mayenne. — Dép. : *Orne, Sarthe, Mayenne.*			
DUMAS ✻, 1ʳᵉ cl., au Mans.	Jégou (Yv.) ✻, 1ʳᵉ cl. Endrès, asp. . . . . Delacroix, asp. . . .	Le Mans. Mamers. La Flèche.	»
Variante entre Chartres et Alençon. — Dép. : Orne.			
POIRETTRE ✻, 1ʳᵉ cl. à Alençon.	Petzold, 2ᵉ cl. . . .	Alençon.	»
Troisième section. — Du point de traversée de la Mayenne à Rennes et à la limite d'Ille-et-Vilaine. — Dép. : *Mayenne, Ille-et-Vilaine.*			
GUICHARD ✻, 1ʳᵉ cl. dir., à Rennes.	Lepord ✻, 1ʳᵉ cl. . Tricotel, asp.	Rennes.	»
Quatrième section. — De la limite du département d'Ille-et-Vilaine au Blavet. — Dép. : *Côtes-du-Nord.*			
FÉBURIER ✻, 2ᵉ cl., à Pontivy.	Deschamps, 2ᵉ cl.	Glomel. Pontivy.	Faivre, 1ʳᵉ cl. (serv. prov. d'arr.).
PARIS — CENTRE DE LA FRANCE.			
De Paris sur le centre de la France, par Bourges (travaux et études).— 4ᵉ inspection.			
Première Direction — Par Vierzon, Bourges, Moulins et Clermont.			
Première section. — D'Orléans à Vierzon et Bourges. — Dép. : *Loiret, Loir-et-Cher, Cher.* — Les travaux ne vont que jusqu'à Vierzon, le reste est en études.			
FLOUCAUD, 2ᵉ cl., à Orléans.	De Sazilly, 2ᵉ cl. . . Richomme, 2ᵉ cl . .	Orléans. Vierzon.	Lemasson, 1ʳᵉ cl. Leigonyer, 3ᵉ cl. Lemairre, 3ᵉ cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième section. — De Bourges à la limite du Cher dans la vallée de l'Allier.—Dép. : *Cher.*			
VAUQUELIN ✻, 1re cl., à Bourges.	Guérin (Edme), 1re cl. Ducros, 2e cl.	Bourges. Sancerre.	»
Troisième section. — De la limite du Cher dans la vallée de l'Allier à Clermont. — Dép. : *Allier, Puy-de-Dôme.*			
RÉROLLE ✻, 1re cl., à Moulins.	Deglaude, 2e cl.	Clermont.	»
Deuxième Direction. — De Vierzon sur Montluçon. — Dép. : ***Cher, Allier.***			
Section unique.			
VAUQUELIN ✻, 1re cl., à Bourges.	Guérin (Edme), 1re cl. Boucaumont (M. C.) ✻, 1re cl.	Bourges. Saint-Amand.	»
Troisième Direction. — De Vierzon sur le chemin de Bordeaux à Toulouse.			
Première section. — De Vierzon au grand faîte de partage compris entre le bassin de la Vienne et celui de la Dordogne. — Dép. : *Cher, Indre, Haute-Vienne.*			
PIHET ✻, 1re cl., à Limoges.	»	»	»
Deuxième section. — De ce grand faîte jusqu'à la rencontre de la ligne de Bordeaux à Toulouse. — Dép. : *Haute-Vienne, Corrèze, Lot, Tarn-et-Garonne.*			
COLOMÈS DE JUILLAN ✻, 1re cl., à Cahors.	»	»	Laborde (P.), 2e cl. Bordes, 2e cl.
PARIS — CHERBOURG.			
De Paris à Cherbourg par Caen. Cette ligne s'embrancherait à Elbeuf sur la ligne de Paris à Rouen (études). — 5e inspection.			
Première section. — D'Elbeuf à la Vire, par Caen. — Dép. : *Seine-Inférieure, Eure, Calvados.*			
MOUNIER ✻, 1re cl. dir., à Caen. TOSTAIN ✻, 2e cl., à Caen.	Bouniceau ✻, 1re cl.	Bayeux.	»
Deuxième section. — De la Vire à Cherbourg. — Dép. : *Manche.*			
MÉQUET ✻, 2e cl., à Saint-Lô.	Deslandes, 2e cl. . . De Serry, 2e cl. . . .	Saint-Lô. Cherbourg.	»
PARIS — ESPAGNE.			
De Paris sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne (études).—4e inspection.			
Première section. — De Tours à Châtellerault. — Dép. : *Indre-et-Loire, Vienne.*			
FAUDEMOULIN ✻, 1re cl., à Tours.	»	»	Bassas, 3e cl.

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième section.—De Châtellerault à la limite des départements de la Vienne et de la Charente. — Dép. : *Vienne.*			
DESTREM (M.) ✻, 1re cl., à Poitiers.	De Besson, 1re cl. Allard, 2e cl. De Passy, asp.	Châtellerault. Poitiers.	
Troisième section. — De la limite des départements de la Vienne et de la Charente à Libourne. — Dép. : *Charente, Gironde.*			
DUVIGNAUD, 2e cl., à Angoulême.	»	»	»
Quatrième section. — De Libourne à Bordeaux. — Dép. : *Gironde.*			
DESCHAMPS, 2e cl., à Bordeaux.	Malaure, 1re cl. Tabuteau, 2e cl.	Libourne. Bordeaux.	Frère, 1re cl. Sauveroche, 1re cl.
Cinquième section. — De Bordeaux à Bayonne. — Dép. : *Gironde, Landes, Basses-Pyrénées.*			
MAILLEBIAU ✻, 2e cl., à Agen.	Jaquemet, 1re cl. De Champflorin, 2e cl.	Langon.	»

PARIS — MÉDITERRANÉE.

De Paris sur la Méditerranée — 2e et 5e *inspection.*

1° PARTIE COMPRISE ENTRE PARIS ET DIJON. (ÉTUDES.) — 2e *inspection.*

Première Direction. — Par la vallée de la Seine et Châtillon. — Dép. : *Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Aube, Côte-d'Or.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Première section. — De Paris à Nogent-sur-Seine et de Melun à Saint-Mamers par Fontainebleau. — Dép. : *Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Aube.*			
DE SERMET ✻, 2e cl., à Paris.	Homberg ✻, 1re cl. Duhaut-Plessis, 2e cl.	Paris. Fontainebleau.	»
Deuxième section. — De Nogent à la limite commune des départements de l'Aube et de la Côte-d'Or. — Dép. : *Aube.*			
DE NOËL ✻, 1re cl., à Troyes. LEBASTEUR, 2e cl., à Troyes.	Doré (C.) 2e cl. d'Anthenay, 1re cl.	Nogent. Troyes. Bar-sur-Seine.	Lefranc, 1re cl. (serv. prov. d'arr.).
Troisième section. — De la limite commune des départements de l'Aube et de la Côte-d'Or à Dijon. — Dép. : *Côte-d'Or.*			
DARCY ✻, 2e cl., à Dijon.	Nicolas, 2e cl. Midy, aspir. Aclocque, élève. Chabas, 2e cl.	Dijon. Châtillon. Semur.	»

Deuxième Direction. — Par la vallée de l'Aube. — Dép. *Aube, Côte-d'Or.*

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Première section. — De l'embouchure de l'Aube à la limite de la Côte-d'Or. — Dép. : *Aube.*			
DE NOËL ✻, 1re cl., à Troyes.	Doré (C.) 2e cl. D'Anthenay, 1re cl.	Nogent. Troyes.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
Deuxième section. — De la limite de la Côte-d'Or à Dijon. — Dép. : *Côte-d'Or.*			
DARCY ✻ 2e cl., à Dijon.	Nicolas, 2e cl. . . .	Dijon.	»
Troisième Direction. — Par les vallées de la Seine et de l'Yonne et par le canal de Bourgogne. — Dép. : *Yonne, Côte-d'Or.*			
Première section. — De Montereau à la Roche. — Dép. : *Yonne.*			
BOUCHER DE LA RUPELLE ✻, 1re. cl. dir., à Auxerre. CHANOINE ✻, 2e cl., à Sens.	»	»	»
Deuxième section. — De la Roche à Dijon. — : Dép. : *Yonne, Côte-d'Or.*			
LEBLANC (P.-F.) ✻, 2e cl., à Auxerre. DELAPORTE ✻, 1re cl., à Dijon.	Collin, 2e cl.	Pouilly. Dijon.	Valotte, 1re cl. (serv. prov. d'arr.).
2° PARTIE COMPRISE ENTRE DIJON ET LA MÉDITERRANÉE (TRAVAUX ET ÉTUDES). — 5e *inspection.*			
Première section. — De Dijon à Châlon (*travaux*). — Dép. : *Côte-d'Or, Saône-et-Loire.*			
PARANDIER ✻, 2e cl., à Dijon.	Hernoux, 1re cl. . . Labouré, asp.. . . . Thiollière, 2e cl. . . Remise, 1re cl. . . .	Dijon. Nuits Beaune. Châlon.	Gillet, 3e cl.
Deuxième section. — De Châlon à l'entrée de Lyon (*études*). — Dép. : *Saône-et-Loire, Rhône.*			
LAVAL ✻, 1re cl., à Mâcon.	Tavernier, 2e cl. . . Duverger, 2e cl.. . .	Châlon. Lyon.	»
Troisième section. — Traversée de Lyon (*études*).			
CAILLOUX ✻, 1re cl., à Lyon.	»	»	»
Quatrième section.—De la sortie de Lyon a Avignon (*études*).—Dép. : *Rhône, Isère, Drôme, Vaucluse.*			
1° De la sortie de Lyon à la sortie du défilé de Malmouche. — Dép. : *Rhône, Isère, Drôme.*			
JOSSERAND ✻, 2e cl., à Montélimart.	De Lannoy, 1re cl. .	Valence.	»
2° De la sortie du défilé de Malmouche à Avignon (*études*). — Dép. : *Drôme, Vaucluse.*			
BOUVIER ✻, 1re cl. dir., à Avignon.	Dilschneider, asp. .	Pont-St-Esprit.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PARIS — NANTES.			
De Paris à Tours et à Nantes (travaux et études). — 3e *inspection.*			
Première section. — D'Orléans à Tours (*travaux*). — Dép. : *Loiret*, *Loir-et-Cher*, *Indre-et-Loire.*			
FOULON ✻, 2e cl., à Blois.	Thoyot, 1re cl. . . . Damar, 1re cl. . . . Morandière, 1re cl. .	Orléans. Blois. Tours.	Procquez, 1re cl. Guignet, 2e cl. Pinguet, 2e cl.
Deuxième section. — De Tours à la limite supérieure du département de Maine-et-Loire (*études*). — Dép. : *Indre-et-Loire.*			
BAILLOUD ✻, 2e cl., à Tours.	»	»	»
Troisième section. — Traversée du département de Maine-et-Loire (*études*).			
PRUS (O✻), 1re cl., à Angers.	De Coulaine, 1re cl. . Duffaud, 1re cl. . . .	Saumur. Angers.	»
Quatrième section. — De la limite inférieure du département de Maine-et-Loire à Nantes (*études*). — Dép. : *Loire-Inférieure.*			
CABROL ✻, 1re cl., à Nantes.	Aribaut, 2e cl.	Nantes.	»
PARIS — STRASBOURG.			
De Paris sur Strasbourg par Nancy (travaux et études). — 2e *inspection.*			
Première Direction. — Par les vallées de l'Oise et de l'Aisne : Partie comprise entre Creil et Nancy (*études*). — Dép. : *Oise*, *Aisne*, *Marne*, *Ardennes*, *Meuse*, *Meurthe.*			
PAYEN ✻, 1re cl., à Reims. THIRION ✻, 2e cl., à Mézières.	»	»	»
Deuxième Direction. — Par la vallée de la Marne (*études*).			
Première section. — De Paris à Vitry. Dép. : *Seine*, *Seine-et-Oise*, *Seine-et-Marne*, *Marne.*			
MARINET ✻, 1re cl., à Châlons.	Krantz, 2e cl. . . . . Watier, 2e cl. . . .	Meaux. Pogny. Châlons.	Lamare, 1re cl., (serv. prov. d'arr.).
Deuxième section. — De Vitry à Nancy, et de Vitry sur Arcis-sur-Aube (*études*). — Dép. : *Marne*, *Aube*, *Meuse*, *Meurthe.*			
DEBOUT ✻, 1re cl., à Paris.	De Mardigny, 2e cl.,	Bar-le-Duc.	»
Troisième Direction. — Par les Plateaux, de Paris à Vitry (*études*). — Dép. : *Seine*, *Seine-et-Oise*, *Seine-et-Marne*, *Marne.*			
DAUSSE ✻, 2e cl., à Paris.	Dureteste, 2e cl. . .	Sézanne.	»

SERVICES SPÉCIAUX. — CHEMINS DE FER. — SERVICE DE L'ALGÉRIE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PARTIE COMMUNE AUX DEUX DIRECTIONS.—DE NANCY A STRASBOURG.—2e *inspection.*			
Première section.*— De Nancy à la limite de la Meurthe et du Bas-Rhin (*travaux*).—Dép. : *Meurthe.			
COLLIGNON ✻, 2e cl., à Nancy.	Guibal, 1re cl. . . . Zeiller, 1re cl. . . . . Jaquiné ✻, 1re cl. .	Nancy. Sarrebourg.	»
Deuxième section.* — De la limite du Bas-Rhin à Strasbourg (*travaux*). — Dép. : *Bas-Rhin.			
SCHWILGUÉ ✻, 1re cl., à Strasbourg.	Graeff, 2e cl. . . . . Guerre, 1re cl. . . .	Saverne. Strasbourg.	»
***Ligne de Metz à la frontière, vers Sarrebruck et sur la ligne de Paris à Strasbourg.* — Dép. : *Moselle.* — *Voir* METZ—SARREBRUCK**			
VALENCIENNES — BELGIQUE.			
De Valenciennes à la frontière de Belgique* (*travaux et exploitation*). — 1re *inspection.			
BUSCHE ✻, 2e cl., à Lille.	Maniel, 2e cl.	Valenciennes.	Boulanger, 1re cl.

Service de l'Algérie,

SOUS LES ORDRES DU MINISTRE DE LA GUERRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES.			
LESSORE, 2e cl.	Don ✻, 1re cl. . . . Giret, 2e cl. . . . . Lionnet, 2e cl. . . . Bresson, 2e cl. . . . Aucour, 2e cl. . . . . Laborie (J.), 2e cl. . Laborie (A.), asp. .	Alger. Oran. Bone. Philippeville.	Malinowski, 3e cl. Gillet (L.), 3e cl. Chavot, 3e cl. Kulczewski, 3e cl.
TRAVAUX HYDRAULIQUES DU PORT D'ALGER.			
POIREL ✻, 2e cl	. . . .	Alger.	Lefloch, 3e cl.

Travaux des Ports militaires et des Colonies

SOUS LES ORDRES DU MINISTRE DE LA MARINE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Conducteurs.
PORTS MILITAIRES.			
M. BERNARD (O ✻), inspecteur général des ponts et chaussées.			
PORT DE BREST. — Dép. : *Finistère*.			
TROTTÉ DE LAROCHE (O✻), insp., div. adj. LEMOYNE (J.-J.) ✻, 1re cl.	Menu de Ménil ✻, 2e cl. . . . . Dehargne, 2e cl. . . .	Brest.	»
PORT DE CHERBOURG. — Dép. : *Manche*.			
REIBELL (O ✻), insp. div. adj. REYNARD ✻, 2e cl.	Mahyer, 2e cl. . . . . Watier (N.-A.), asp. Bonnin, asp . . . . Bidermann, asp. . . Hérard, asp.	Cherbourg.	»
PORT DE LORIENT. — Dép. : *Morbihan*.			
SGANZIN ✻, 2e cl.	Planchat, 2e cl. . . De Carcaradec, asp.	Lorient.	»
PORT DE ROCHEFORT ET TRAVAUX DU FORT BOYARD. — Dép. : *Charente-Inférieure*.			
MATHIEU (O ✻), 1re cl. dir. GARNIER (A.) ✻, 2e cl.	Maitrot, 2e cl. . . . . Ferrand, asp. . . .	Rochefort.	»
PORT DE TOULON. — Dép. : *Var*.			
NOËL (Charles) ✻, 2e cl.	Lambert (L.), 1re cl. Guérin (Eug.), 2e cl. Raoulx, 2e cl. . . .	Toulon.	»
COLONIES.			
ILE BOURBON.			
»	»	»	Guy de Ferrières, 1re cl. Grenard, 3e cl. Lambert, 3e cl.
GUADELOUPE.			
BERTHOT, ing. ord. 1re cl., f.f. d'ing. en chef.	»	»	Henri, 1re cl. Sans, 1re cl. Delinière, 2e cl. Servant, 3e cl. Huber, 3e cl.
MARTINIQUE.			
»	Joly (A.), 1re cl . .	»	Pottier, 2e cl.

INGÉNIEUR ATTACHÉ AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

MM.

CAMBACÉRÈS, ing. en ch. 2e cl., cours d'eau non navig. et chem. vicin.

INGÉNIEURS ATTACHÉS A L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

MM.

REYNAUD ✠, ing. en chef 2e cl., professeur d'architecture.
Wantzel, ing. ordin. 2e cl., répétiteur pour l'analyse.

INGÉNIEURS EN SERVICE EXTRAORDINAIRE HORS DE FRANCE.

MM.

POTIER (O ✠), ing. en chef 2e cl. } En Russie.
Destrem jeune (O ✠), ing. ord. 2e cl. } En Russie.
Mougel, ing. ord. 1re cl. . . . . En Égypte.
Vauthier, ing. ord. 2e cl. . . . . Au Brésil.

INGÉNIEURS EN DISPONIBILITÉ, EN RÉSERVE OU EN CONGÉ.

Ingénieurs en chef.

MM.
BILLAUDEL ✠, 1re cl.
COUSINERY, 1re cl.
JULLIEN (O ✠), 1re cl.
GAUDIN ✠, 2e cl.
FABRE (O ✠), 2e cl.

MM.
LACAVE ✠, 2e cl.
SIAU ✠, 2e cl.
BARRÉ DE SAINT-VENANT, 2e cl.
TALABOT ✠, 2e cl.
DE MONTRICHER ✠, 2e cl.

Ingénieurs ordinaires.

MM.
Gérard, 1re cl.
Armand, 1re cl.
Girault, 1re cl.
De Vergès (O ✠), 1re cl.
Bayard de la Vingtrie ✠, 1re cl.
De Paravey, 1re cl.
Buhot, 1re cl.
Batailler, 1re cl.
Bardel, 1re cl.

MM.
Dreppe, 1re cl.
Dugué ✠, 1re cl.
Lamarle (Anatole), 1re cl.
Delerue ✠, 1re cl.
Chaperon ✠, 1re cl.
Rolland de Ravel, 2e cl.
Gaduel, 2e cl.
Mourlhon, 2e cl.

Aspirants.

MM.
Mauguin.
D'Astier de la Vigerie.
De Maupeou.

MM.
Borel.
Desplaces.

Élèves.

M.
Colin (Alexandre).

ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES,

RUE HILLERIN-BERTIN, N° 10.

DIRECTION ET ADMINISTRATION.

MM.

CAVENNE (C ✻), inspecteur général, directeur.
BOMMART (Amédée) ✻, ingénieur en chef 2[e] cl., inspecteur.

ENSEIGNEMENT.

MM.			
BERNARD (C ✻), inspect. gén. .	professeur.	Constructions.	Travaux maritimes.
MARY ✻, ing. en chef 1[re] cl. (prov.).	*idem.*	*idem.*	Navigation.
BOMMART (Am.) ✻, ing. en ch. 2[e] cl.	*idem.*	*idem.*	Routes et ponts, chem. de fer.
VALLOT (S.) ✻, ing. en ch. 1[re] cl.	*idem*	Architecture civile.	
REYNAUD ✻, ing. en ch. 2[e] cl.	*idem* (suppl.).	Architecture civile.	
BÉLANGER ✻, ing. en ch. 2[e] cl	*idem.*	Mécanique appliquée.	
DUFRÉNOY (O ✻), ing. en ch. des mines.	*idem.*	Minéralogie et géologie.	
COTELLE ✻.	*idem*	Droit administratif.	

Protche, ing. ord. 2[e] cl., répétiteur des cours de 1[re] année.
Tronquoy, chef des travaux graphiques.
Dulong. . . . . Dessin.

Baccarach.. . . . . Langue allemande.
Spiers. . . . . — anglaise.
Boneschi.. . . . . — italienne.

SERVICE DE SANTÉ.

Lacroix (O ✻), médecin chirurgien.

POLICE INTÉRIEURE.

Paturelle ✻, officier surveillant.

SECRÉTARIAT.

Lorber, secrétaire de l'école.
Minard, expéditionnaire.
Tondu fils, commis dessinateur.

CONSEIL DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Conseil de l'École, est présidé par le Sous-Secrétaire d'État.

MM.

CAVENNE (C ✠), inspecteur général, directeur de l'école, *vice-Président*.
FÈVRE (C ✠) . . . . . *idem*.
KERMAINGANT (C ✠). . *idem*.
BERNARD (O ✠). . . . *idem*. . . . . Professeur.
VALLOT (Simon) ✠, ing. en chef. . . . *idem*.
MARY ✠ . . . . *idem*. . . . . . *idem*.
BÉLANGER ✠ . . . . . *idem*. . . . . . *idem*.
REYNAUD ✠ . . . . . *idem*. . . . . . *idem*.
DUFRÉNOY (O ✠), ing. en ch. des mines. *idem*.
COTELLE ✠ . . . . *idem*.
BOMMART (Am.) ✠, ing. en chef, inspecteur de l'école. . . . . } *idem*. *Secrétaire*.

ÉLÈVES DES PONTS ET CHAUSSÉES (1).

ÉLÈVES DE PREMIÈRE CLASSE.

Sciama.
Colin (Alexandre).
»

ÉLÈVES DE DEUXIÈME CLASSE.

1 Carvallo.
2 Schlemmer.
3 Lancelin.
4 Degrand.
5 Myot.
6 Bonnet.
7 Villeneau.
8 Mondrel.
9 Perronne.
10 Abrial.
11 Frémaux.
12 Mondelet.
13 Buffet.
14 Mangon.
15 Pugnet.
16 Asselin.
17 Lefebvre.
18 Regnier-Vigouroux.
19 Savarin.
20 Verrier.
21 Vossier.
22 Durbach.
23 Lambert.
24 Lermoyez.
25 Duponchel.
26 Godin de Lépinay.
27 Martin de Beaucé.
28 Coutant.
29 Marini.
30 Colin (Louis).

» Pluyette.
» Barrachin.
» Lagout.

ÉLÈVES DE TROISIÈME CLASSE.

1 Werner.
2 Bresse.
3 Malézieux.
4 Jollois.
5 Gaudin.
6 Bertrand.
7 Camus.
8 Sourdiaux.
9 Guillemain.
10 Robaglia.
11 Boulard.
12 Meray.
13 Holleaux.
14 Bachot.
15 Sevène.
16 Cheguillaume.
17 Fournier (C. A.)
18 Arnoux.
19 Carro.
20 Perret.
21 Mehaye.
22 Gérardin.
23 Doussot.
24 Richey.
25 Aymard.
26 Cabarrus.
27 Tainturier.

» de Quartery.
» Gardier.

---

(1) Les élèves de 1re classe hors de concours, sont portés dans le tableau par ancienneté des ingénieurs en activité, page 93.

DESTINATIONS TEMPORAIRES ET MISSIONS

DONNÉES AUX ÉLÈVES A LA FIN DE L'ANNÉE SCOLAIRE 1843-1844.

	Noms des élèves.	Départements où ils sont envoyés.	Services auxquels ils sont attachés.	Résidence qui leur est assignée.
	Destinations temporaires.			
	ÉLÈVES DE PREMIÈRE CLASSE.			
1	Voisin.	Seine.	Secrétariat du cons. gén. des ponts et ch.	Paris.
2	Bontoux. . . .	»	Mission d'Allemagne.	»
3	Fargaudie. . .	»	Mission d'Italie.	»
4	Billaudel. . . .	»	Mission d'Angleterre.	»
5	De Fontanges.	Seine-et-Oise. . .	Pont de Limay et arrondiss. de Mantes. .	Mantes.
6	Bertin..	Seine-et-Marne..	Arrond. de Provins et serv. gén. du dép.	Provins.
7	Juchereau. . .	Seine-Inférieure	Ports de Dieppe et du Havre.	Le Havre.
8	De Tournadre.	Vaucluse.	Navigation du Rhône (3e section).	Avignon.
9	Pasquier. . . .	Gard.	Chemin de fer de Nîmes à Montpellier. .	Nîmes.
10	Bernard. . . .	Bas-Rhin.	Chemin de fer de Paris à Strasbourg et service général du département.	Strasbourg.
11	Viller.	Meurthe..	Canal de la Marne au Rhin (2e section). . .	Sarrebourg.
12	Vernis.	Nord.	Exploit. des ch. de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. .	Lille.
13	De Boulongne.	Loiret.	Chemin de fer d'Orléans à Tours	Orléans.
14	Kauffmann. . .	Côte-d'Or.	Chemin de fer de Dijon à Châlon.	Dijon.
15	Paqueron. . .	Lot-et-Garonne. .	Navigation de la Garonne.	Langon.
16	Solacroup. . .	Hérault.	Port de Cette.	Cette.
17	Domenget. . .	Rhône.	Construction de ponts à Lyon.	Lyon.
18	Duboscq. . . .	Morbihan.	Arrondissement de Ploërmel, et canal de Nantes à Brest.	Ploërmel.
19	Sicot.	Indre	Arrondissement de Châteauroux.	Châteauroux.
20	Tisserand. . .	Loire-Inférieure.	Etude des projets du ch. de fer et du canal maritime de Nantes à Saint Nazaire. .	Nantes.
21	Joly..	Tarn-et-Garonne.	Canal latéral à la Garonne (1re section). .	Moissac.
22	Maréchal. . . .	Allier.	Arrondissement de Montluçon.	Montluçon.
	Missions pendant la campagne de 1844.			
	ÉLÈVE DE PREMIÈRE CLASSE.			
1	Sciama.. . . .	Vendée.	Arrondissement de Montaigu.	Montaigu. . . . .
	ÉLÈVES DE DEUXIÈME CLASSE.			
1	Carvallo. . . .	Meuse.	Canal de la Marne au Rhin (1re section). .	Bar-le-Duc.
2	Schlemmer. . .	Saône-et-Loire. .	Navigation de la Saône-Inférieure.	Mâcon.
3	Lancelin. . . .	Seine.	Chemin de fer de Paris en Belgique (1re section, gare de Paris.	Paris.
4	Degrand. . . .	Ain.	Nav. du Rhône (1re sect., quai de Seyssel.	Seyssel.
5	Myot.	Loire.	Arrondissement de Roanne.	Roanne.
6	Bonnet.	Marne.	Canal de la Marne au Rhin (1re section). .	Vitry-le-Français.
7	Villeneau. . .	Loire-Inférieure.	Ports maritimes de commerce.	Nantes.
8	Mondrel. . . .	Lot-et-Garonne.	Navigation du Lot (2e section)	Villeneuve d'Agen.
9	Perronne.. . .	Gard.	Pont de Massannes et serv. gen. du dép. .	Nîmes.
10	Abrial.	Ille-et-Vilaine. .	Port de Saint-Malo.	Saint-Malo.
11	Fremaux. . . .	Calvados.	Ports maritimes et canal de Caen à la mer.	Caen.
12	Mondelet. . . .	Ariége.	Construct. de ponts et serv. gen. du dép.	Foix.

Nos de classem.	Noms des élèves.	Departements où ils sont envoyés.	Services auxquels ils sont attachés.	Résidence qui leur est assignée.
13	Buffet.	Meurthe.	Service general du département.	Nancy.
14	Mangon. . . .	Herault.	Arrondissement de Beziers	Beziers.
15	Pagnet.	Gironde.	Arrondissement de Langon.	Langon.
16	Asselin.	Lot-et-Garonne. .	Canal latéral à la Garonne (2e section). .	Marmande.
17	Lefebvre. . . .	Bas-Rhin.	Service general du departement.	Strasbourg.
18	Vigouroux. . .	Aude.	Construction du pont de Lagrasse.	Carcassonne.
19	Savarin	Aube.	Canal de la haute Seine.	Troyes.
20	Verrier.	Loiret.	Chemin de fer d'Orleans a Vierzon.	Orleans.
21	Vossier.	Lot.	Navigation du Lot (1re section).	Cahors.
22	Durbach. . . .	Nord.	Ch. de fer de Paris à la front. de Belgique (3e section).	Lille.
23	Lambert. . . .	Cher.	Canal de Berry.	Bourges.
24	Lermoyez. . .	Saône-et-Loire. .	Chemin de fer de Dijon à Châlon.	Châlon.
25	Duponchel. . .	Puy-de-Dôme. .	Projet du pont de Saint-Germain Lembron et de ses abords.	Clermont.
26	De Lépinay. . .	Haute-Loire. . .	Const. du pont de Borne et rectific de routes.	Brioude.
27	De Beauce. . .	Indre-et-Loire. .	Chemin de fer d'Orleans à Tours. Construction du pont de Mont-Louis.	Tours.
28	Coutant.	Cher.	Chemin de fer d'Orleans a Vierzon	Vierzon.
29	Marini.	Indre.	Etudes de canalisation et serv. gen. du dep.	Châteauroux.
30	Colin (Louis).	Côte-d'Or.	Navigation de la Saône superieure.	Auxonne.
»	Pluyette. . . .	Somme.	Ch. de fer de Paris en Belgique (2e section).	Amiens.
»	Barrachin. . .	Finistère.	Service general du departement.	Quimper.
»	Lagout.	Marne.	Canal de l'Aisne à la Marne. Travaux du souterrain de Billy-le-Grand.	Reims.

ÉLÈVES DE TROISIÈME CLASSE.

Nos de classem.	Noms des élèves.	Departements où ils sont envoyés.	Services auxquels ils sont attachés.	Résidence qui leur est assignée.
1	Werner.	Bas-Rhin.	Service général du département	Strasbourg.
2	Bresse.	Bouch.-du-Rhône.	Etudes du ch. de fer de Marseille à Toulon.	Marseille.
3	Malezieux. . .	Meurthe.	Canal de la Marne au Rhin (2e section). .	Nancy.
4	Jollois.	Var.	Arrondissement de Toulon.	Toulon.
5	Gaudin.	Charente-infér. .	Arrondissement de Saintes.	Saintes.
6	Bertrand. . . .	Eure.	Arrondissement de Pont-Audemer.	Pont-Audemer.
7	Camus.	Basses-Pyrenees.	Arrondissement et port de Bayonne . . .	Bayonne.
8	Sourdiaux. . .	Bouch.-du-Rhône	Arrondissement d'Aubagne.	Aubagne.
9	Guillemain. . .	Meuse.	Canal de la Marne au Rhin (1re section). .	Bar-le-Duc.
10	Robaglia. . . .	Lot-et-Garonne.	Canal latéral à la Garonne (2e section), pont canal d'Agen.	Agen.
11	Boulard.	Gard.	Travaux du souterrain d'Alzon et de la côte de Valcrose.	Nimes.
12	Meray.	Basses-Alpes . .	Serv. gen. du dep. et travaux des routes de l'arrondissement de Barcelonnette. .	Lauzet.
13	Holleaux. . . .	Lot-et-Garonne.	Service general du departement.	Agen.
14	Bachod.	Hautes-Alpes. .	Service général du departement.	Gap.
15	Sevene.	Lot.	Et. du projet de route de Lyon à Bayonne.	Cahors.
16	Cheguillaume.	Ille-et-Vilaine. .	Canal d'Ille-et-Rance.	Rennes.
17	Fournier (C.-A.)	Lozère.	Serv. gen. du dep. et études de la route royale no 107, entre Mende et Rieutort.	Mende.
18	Arnoux.	Loiret.	Chemin de fer d'Orleans à Tours.	Orléans.
19	Carro.	Côtes-du-Nord. .	Service general du departement.	Saint-Brieuc.
20	Perret.	Nord.	Ch. de fer de Paris en Belgique (3e section).	Lille.
21	Mehaye.	Ardèche.	Etudes du tracé de la route royale no 101, entre Barjac et les Vans.	Privas.
22	Gerardin. . . .	Meurthe.	Chemin de fer de Paris a Strasbourg. . . .	Nancy.
23	Doussot.	Aveyron.	Service general du departement.	Rodez.
24	Richey.	Charente.	Service general du departement.	Angoulême
25	Aymard	Cher.	Service général du departement.	Bourges.
26	Cabarrus . . .	Oise.	Ch. de fer de Paris en Belgique (1re section).	Saint-Just
27	Tainturier. . .	Moselle.	Service general du departement.	Metz.
»	De Quartery. .	Vendée.	Serv. gén. du dep. et arrond. des Sables.	Les Sables.
»	Gardier.	Sarthe.	Pont suspendu de Beaumont.	Beaumont.

PROMOTIONS

DU 1er JUILLET 1843 AU 1er JUILLET 1844.

PROMOTION D'INSPECTEUR DIVISIONNAIRE ADJOINT AU GRADE D'INSPECTEUR DIVISIONNAIRE.

Ordonnance du Roi du 28 janvier 1844.

M. Mallet.

PROMOTIONS D'INGÉNIEURS EN CHEF DE 1re CLASSE DIRECTEURS ET D'INGÉNIEURS EN CHEF DE 1re CLASSE, AU GRADE D'INSPECTEUR DIVISIONNAIRE ADJOINT.

Ordonnance du Roi du 28 janvier 1844.

M. Trotté de Laroche.
M. Reibell.

Ordonnance du Roi du même jour.

M. Viollet.
M. Avril.

PROMOTIONS D'INGÉNIEURS EN CHEF DE 2e CLASSE A LA 1re CLASSE.

Arrêté du Ministre des travaux publics du 25 juillet 1843.

MM. Fourier.
Payen.
Loyer.
Delarue.
Vallot (Jean-Charles).
Néhou.
MM. Rérolle.
Fouache.
Colomès de Juillan.
Marinet.
Morice Larue.

PROMOTIONS D'INGÉNIEURS ORDINAIRES DE 1re CLASSE AU GRADE D'INGÉNIEUR EN CHEF DE 2e CLASSE.

Ordonnance du Roi du 12 novembre 1843.

MM. De Matty de Latour.
Uhrich.
Leclerc.
Moreau.
MM Toussaint.
Davaine.
Chanoine.
Perrier.

Ordonnance du Roi du 13 novembre 1843.

MM. Talabot.
Mayor de Montricher.
M. Reynaud.

Ordonnance du Roi du 8 decembre 1843.

M. Barré de Saint-Venant.

PROMOTIONS D'INGÉNIEURS ORDINAIRES DE 2e CLASSE A LA 1re CLASSE.

Arrêté du Ministre des travaux publics du 25 juillet 1843.

MM. Vallès.
Sirodot.
Goux.
Bonamy.
Chaperon.
Bazaine-Vasseur.
Passerat de Silans.
Lambert (Henri).
Jaquemet.
Dufresne.
Remise.

MM. Henriot.
Barreau.
Guerre de Saint-Odille.
Girard-Pinsonnière.
Bouniceau.
Decharme.
Cormier.
Gendarme de Bévotte.
Chrétien-Lalanne.
Bricheteau-Morandière.

Arrêté du Ministre des travaux publics du 11 juin 1844.

M. Mougel.

PROMOTIONS D'ASPIRANTS-INGÉNIEURS AU GRADE D'INGÉNIEUR ORDINAIRE DE 2e CLASSE.

Ordonnance du Roi du 22 août 1843.

MM. Protche.
Gaduel.
Aribaut.
Chabas.
Regnard.
Gros.
Petit.
Simon.
Delestrac.
Ledru.
Alphand.
Éon-Duval.
Ester.
Raoulx.

MM. Tastu Collet.
Monnet.
Dumont.
Charpy.
Deschamps.
Krantz.
Boucher.
Tassy.
Gosselin.
Bresson.
Noyon.
Detzem.
Du Boulet.

Ordonnance du Roi du 9 avril 1844.

MM. Levert.
Lemaire.
Lemaître.
De la Barre-Duparcq.
Pintedevin-du-Jardin.
Decomble.
Dumoulin.
Horric de Laroche-Tolay.

MM. Bréart de Boisanger.
Boulangé (Georges).
Welter.
Dubuisson.
Cuvier.
Francfort.
Bayard.
Bucquet.

PROMOTIONS D'ÉLÈVES AU GRADE D'ASPIRANT-INGÉNIEUR.

Arrêté du Ministre des travaux publics du 26 août 1843.

MM. Borel.
Hoslin.
Bougarel.
Desplaces.
Gentil.
Mazoyer-Lagrange.
Sugot.
Ritter.
Michelier.
Gallois.
Delapoix de Fréminville.

MM. Lechalas.
Pelaud.
Charet de la Frémoire.
Ravisy.
Foltz.
Jussy.
Robin.
Chastellier.
Oudry.
Lamairesse.
Ferrand.

Arrêté du Ministre des travaux publics du 13 avril 1844.

Baron.
Lambrecht.
Midy.
Bert.
Harlé.
Sans.
Grissot de Passy.
Delacroix.
Endrès.

Vergne.
Angiboust.
Roussel.
Combier.
Bouteiller.
Daguenet.
Vallée.
Masquelez.
Brame.

RETRAITES ET DÉCÈS

DU 1er JUILLET 1843 AU 1er JUILLET 1844.

RETRAITES.

INGÉNIEURS.

Noms.	Grades.	Dates des ordonnances.	
MM.			
Crozet.	Insp. div. adjoint. . .	16 janvier. .	1844.
L'Hoste de Moras.	Ing. en chef direct. .	11 juillet. . .	1843.
Dan de la Vauterie. . . .	*idem.*	20 juillet. . .	1843.
Aunier.	Ing. en chef de 1re cl.	20 avril. . .	1844.

CONDUCTEURS.

Noms.	Grades.	Dates des ordonnances.
MM.		
Biétrix	1re classe	11 juillet. . . 1843.
Pognan (Pierre)	*idem.*	30 septembre 1843.
Gianani	*idem.*	20 octobre. . 1843.
Cannet	*idem.*	20 octobre. . 1843.
Giobergia	*idem.*	5 décembre. 1843.
Duhal	*idem.*	20 février. . 1844.
Fénéon	*idem.*	20 mars. . . 1844.
Pognan (Joseph)	*idem.*	20 mars. . . 1844.
Dufay	*idem.*	30 mars. . . 1844.
Jacotin d'Arseine	*idem.*	9 avril. . . 1844.
Rouillard	*idem.*	6 mai. . . . 1844.
Besaucèle	*idem.*	22 mai. . . . 1844.
Calmette	*idem.*	22 mai. . . . 1844.
Pierret	*idem.*	22 mai. . . . 1844.
Michel	*idem.*	29 mai. . . . 1844.
Rossi	2e classe	4 novembre 1843.
Laperrière de Tesson	3e classe	21 juillet. . . 1843.
Segond	*idem.*	21 novembre 1843.
Levée dit Lemery	*idem.*	5 décembre 1843.
Martin (Louis)	*idem.*	6 mai. . . . 1844.

DÉCÈS CONNUS

DU 1er JUILLET 1843 AU 1er JUILLET 1844.

INGÉNIEURS DÉCÉDÉS EN ACTIVITÉ.

Noms.	Grades.	Départements.	Époques des décès.
MM.			
Derrien	Inspecteur div.	Seine	20 janvier. . 1844.
Coriolis	Ing. en ch. 1re cl.	*idem.*	septembre 1843.
Baudesson	*idem.*	*idem.*	8 novembre 1843.
Favre Rollin	Ing. ord. 1re cl.	Vienne	24 août. . . 1843.
Girard Pinsonnière	*idem.*	Mayenne	19 mars. . . 1844.
Déjardin	*idem.*	Seine-et-Marne	3 avril. . . 1844.
Cuvier	Ing. ord. 2e cl.	Allier	4 juin. . 1844.

INGÉNIEURS DÉCÉDÉS EN RETRAITE.

Noms.	Grades.	Départements.	Époques des décès.
MM.			
Deschamps. . .	Insp. général. .	Gironde. . . .	13 novembre 1843.
Gorsse.	Inspecteur div..	Seine.	2 septembre 1843.
Duboys Dessauzais.	*idem.*	*idem.*	31 décembre 1843.
Cormier. . . .	*idem.*	Indre-et-Loire.	4 mai. . . . 1844.
Chevalier.. . .	Ing. en chef.. .	Puy-de-Dôme..	24 août. . . 1843.
Ratoin.	Ing. ordinaire. .	*idem.* . . .	7 août. . . 1842.
Catherinot. . .	*idem.*	Tarn.	9 mai. . . . 1843.
Gouilly.	*idem.*	Haute-Loire. .	23 juin . . . 1843.
Huibratte.. . .	*idem.*	Corrèze.	10 septembre 1843.
Vivien.	*idem.*	Ardèche. . . .	25 décembre 1843.
Delachauxme..	*idem.*	Haute-Saône. .	29 mars. . . 1844.
Mouchelet. . .	*idem.*	Charente. . . .	13 mai. . . 1844.

CONDUCTEURS DÉCÉDÉS EN ACTIVITÉ.

Thory.	1re cl.	Nord.	2 mai . . . 1843.
Poreaux. . . .	*idem.*	Sarthe.	2 août. . . 1843.
Maurier. . . .	*idem.*	Vaucluse. . . .	17 janvier. . 1844.
Fouché.	*idem.*	Allier.	28 février. . 1844.
Sullerot. . . .	3e cl.	Haute-Saône. .	19 décembre 1842.
Bétaille.. . . .	*idem.*	Landes.	15 janvier. . 1844.
Michel (Fr.). .	*idem.*	Maine-et-Loire.	3 mai. . . . 1844.

CONDUCTEURS DÉCÉDÉS EN RETRAITE.

Parisot.	»	Seine..	15 avril. . . 1843.
Javelas.	»	Drôme.	27 avril. . . 1843.
Pascal.	»	Creuse.	7 juin. . . . 1843.
Albespic.	»	Seine..	6 juillet. . . 1843.
Girardeau Leblanc. . . .	»	Meuse.	29 juillet. . . 1843.
Leguelle.	»	Calvados. . . .	septembre 1843.
Boitel.	»	Oise..	10 *idem.* . 1843.
Lotte.	»	Oise.	5 janvier. . 1844.
Cannet.	»	Seine..	12 février. . 1844.

TABLEAU PAR ANCIENNETÉ,

DANS CHAQUE GRADE ET DANS CHAQUE CLASSE,

DES INGÉNIEURS EN ACTIVITÉ.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

15 août 1831.

Cavenne (C ✱).

8 juin 1832.

Legrand (G O ✱).

4 octobre 1839.

Fèvre (C ✱).

5 août 1840.

Kermaingant (C ✱).

22 juin 1842.

Vauvilliers (O ✱).

12 octobre 1842.

Devilliers du Terrage (O ✱).

13 décembre 1842.

Bernard (O ✱).

16 avril 1843.

Favier (O ✱).

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES.

5 décembre 1832.

De Baudre (O ✱).

21 janvier 1839.

Mesnager (O ✱).
D'Astier de la Vigerie (O ✱).
Minard (O ✱).
Brière de Mondétour (O ✱).

30 août 1839.

Vallée (O ✱).

4 octobre 1839.

Defontaine (O ✱).

5 août 1840.

Brémontier (O ✱).
Bonnetat (O ✱).

22 juin 1842.

Goury (O ✱).
Poirée (O ✱).
Garella (O ✱).

12 octobre 1842.

Vigoureux (O ✱).
De Silguy (O ✱).

16 avril 1843.

Hurel (O ✱).

28 janvier 1844.

Mallet (C ✱).

INSPECTEURS DIVISIONNAIRES ADJOINTS.

22 juin 1842.

Le Masson (O ✱).

12 octobre 1842.

Fresnel (O ✱).
Frissard ✱.
Robinot ✱.

28 janvier 1844.

Trotté de Laroche (O ✱).
Reibell (O ✱).
Viollet ✱.
Avril (O ✱).

INGÉNIEURS EN CHEF DE 1re CLASSE.

1er juillet 1816.

Couderc (O ✠).

3 mars 1820.

De Bourges (O ✠).

1er mai 1821.

Vallot (Simon) ✠.

14 mai 1825.

Lefranc ✠.
Partiot (O ✠).

15 juillet 1826.

Vicat (O ✠).

5 octobre 1826.

Bosquillon ✠.

28 octobre 1826.

Mathieu (O ✠).

30 août 1828.

Gaschon ✠.
Pihet ✠.
Taillefert ✠.

19 mai 1830.

Magués ✠.
D'Haranguier de Quincerot ✠.

1er novembre 1833.

De Noël ✠.
Jaquiné (Jean-Joseph) ✠.
Dor ✠.

10 mars 1834.

Montluisant ✠.

28 août 1835.

Pellegrini ✠.

17 septembre 1835.

Spinasse ✠.
Abrial ✠.
Robillard ✠.
Bouvier ✠.
Boucher de la Rupelle ✠.

27 octobre 1835.

Lequesne ✠.

26 décembre 1838.

Magdelaine ✠.
Guyton ✠.
O'Brien ✠.
Laguerenne ✠.
Drappier ✠.
Billaudel ✠.
Lejeune ✠.

19 janvier 1839.

Viard ✠.
Roquecave-d'HaumièresThuret ✠.
Dumas ✠.
Mondot de Lagorce ✠.
Bourrousse de Laffore (Jacques) ✠.
Jouvin ✠.
Prus (O ✠).
Maulbon d'Arbaumont ✠.
Lacordaire ✠.
Leblanc (Pierre) (O ✠).
Berdoulat ✠.
Jousselin ✠.
Marguet ✠.
Vinard ✠.
Corne ✠.
Couturat (O ✠).
Cabrol ✠.
Vauthier (Pierre) ✠.

16 février 1839.

Thénard.

18 février 1840.

Delaporte ✠.

5 mai 1840.

Cousinery.
Masquelez ✠.
Rabourdin ✠.
Maurice ✠.
Potel ✠.

Legraverend ✱.
Cailloux ✱.
Guichard ✱.
Mounier ✱.
Vuillet ✱.
Mary ✱.
Vauquelin ✱.

22 mars 1842.

Cuel ✱.
Lefrançois ✱.
Marcilly ✱.
Lerouge ✱.
Destrem aîné ✱.
Cottin de Melville ✱.
Léger ✱.
Courtois ✱.
Sénéchal ✱.
Commier ✱.
Girard de Caudemberg ✱.
Pouëttre ✱.
Demonet de la Marck ✱.
Laval ✱.
Beaudemoulin ✱.
Baumal ✱.
Schwilgué ✱.
Robin (O ✱).
Gayant ✱.
Lebreton ✱.
Debout ✱.
Berthault-Ducreux. ✱.

27 mai 1842.

Lemoyne (Jean-Jacques) ✱.

24 novembre 1842.

Onfroy de Bréville ✱.

1er mai 1843.

Jullien (O ✱).

25 juillet 1843.

Fourier ✱.
Payen ✱.
Loyer.
Delarue ✱.
Vallot (Jean-Charles) ✱.
Néhou ✱.
Rérolle ✱.
Fouache ✱.
Colomès de Juillan ✱.
Marinet ✱.
Morice-Larue ✱.

INGÉNIEURS EN CHEF DE 2e CLASSE.

1er décembre 1818.

Gaudin ✱.

6 août 1828.

Fabre (O ✱).
Potier (O ✱).

30 mai 1837.

Poulle ✱.

22 décembre 1838.

Lemoyne (Nicolas-René) ✱.

26 décembre 1838.

Méquin.
Husson.
Mutrécy-Maréchal ✱.
Belin ✱.
Deschamps.
Job ✱.

30 janvier 1839.

Cabanel de Sermet ✱.

26 octobre 1839.

Petot ✱.

7 mai 1840.

Journet.
Blondat.
Bourrousse de Laffore (Martial) ✱.
Jordan (Esprit) ✱.
Doyat ✱.
Bleschamp.
Plantier ✱.
Bailloud ✱.
Dausse ✱.
Michal ✱.

Darcy ✻.
Virla ✻.
Thirion ✻.
Renaud ✻.
Tostain ✻.
Collignon ✻.

27 octobre 1840.

Poirel ✻.

28 octobre 1840.

Noël (Charles) ✻.
Sganzin ✻.
Méquet ✻.

20 janvier 1841.

Jemois.
Leblanc (Pierre-Fréd.) ✻.
Josserand ✻.
Cambacérès.
Féburier ✻.
Guérineau de Boisvillette.
Guillaume ✻.
Picot ✻.
Charié-Marsaines ✻.
Maillebiau ✻.
Didion ✻.
Montet ✻.

20 juillet 1841.

Siau ✻.

30 juillet 1841.

Baude ✻.

23 janvier 1842.

Frimot ✻.
Lacave ✻.
De Maubué.
Vionnois.
Coiquaud.
Floucaud.
Belliotte ✻.
Kermaingant ✻.
Mangeot.
Lamarle (Adolphe) ✻.
Lebasteur.
Léon ✻.

Boucaumont (Marie-Louis) ✻.
Dupuit ✻.
Busche ✻.
Noël (Eugène) ✻.
Rumeau ✻.

21 décembre 1842.

Tarbé de Vauxclairs ✻.

10 avril 1843.

Lessore.

1er mai 1843.

Bélanger ✻.
Leguay.
Soleau ✻.
Méry (Amédée) ✻.
Andral ✻.
Guibourg ✻.
Duvignaud-Rempnoulx.
Comoy ✻.
Foulon ✻.
Parandier ✻.
Nadault de Buffon ✻.
Le Joindre ✻.
Bommart (Amédée) ✻.

23 mai 1843.

Reynard ✻.
Garnier (Adolphe) ✻.

12 novembre 1843.

De Matty de Latour.
Uhrich.
Leclerc.
Moreau ✻.
Toussaint.
Davaine.
Chanoine ✻.
Perrier ✻.

13 novembre 1843.

Talabot ✻.
Mayor de Montricher ✻.
Reynaud ✻.

8 décembre 1843.

Barré de Saint-Venant.

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE 1re CLASSE.

3 mars 1820.

Duvaux.
Pradal ✠.
Gérard.

1er juillet 1823.

De Besson.

14 mai 1825.

Gricourt.
Gensolen.

11 juin 1825.

Armand.

5 juillet 1826.

Girault.
Morin.
De Vergès (O ✠).

21 avril 1827.

Bayard de la Vingtrie ✠.

16 mai 1829.

Dugué ✠.

19 mai 1830.

Bardel.
Bardonnaut.

1er novembre 1833.

Dreppe.
Stapfer.
Vimal Dupuy ✠.

17 septembre 1835.

Reydellet.
Bonnet-Paillerets.
Batailler.
Hernoux.

26 décembre 1836.

Regnard-Roux.

12 mars 1838.

Berthot.

16 avril 1838.

Louiche-Desfontaines ✠.
Saint-Guilhem ✠.

29 octobre 1838.

Doré (Pierre).

19 janvier 1839.

De Paravey.
De Chappotin.
Limousin.
Geoffroy ✠.
Buhot.
Bocquet-d'Anthenay.
Gaignière ✠.
Gimmig.
Camme.
Chalumeau.
Méry (Édouard) ✠.
Henry.
Dajot ✠.
Muntz ✠.
Vignon ✠.
Feline-Romany ✠.
Legrom ✠.
Jaquiné (Louis) ✠.
Jégou (Auguste) ✠.
Jégou (Yves) ✠.
Guibal.
Le Père.
Garella ✠.
Borrel ✠.
Homberg ✠.
Boulangé (Alexandre) ✠.
Desbordes-Borgnis ✠.

20 novembre 1839.

De Laserre ✠.
Fuix.
Régy.
Canteloube de Marmiès.

5 mai 1840.

Raynal.
Adamoli.
Aurès.
Duffaud.
Boucaumont (Marie-Christophe) ✠.
Coumes (Jules) ✠.

Ducos ✠.
Lamarle (Anatole).
Kornprobst.
Gallocher de Lagallisserie.
Cavalier.
Drœling.
Beguin.
Franquet de Franqueville ✠.

29 mai 1840.

De Bormans.

15 juillet 1840.

Don ✠.

18 septembre 1840.

Delerue ✠.

22 mars 1842.

Letrain.
Meynard ✠.
Castagnol.
Lepord ✠.
Malaure.
Damar-Durumain.
Grellet.
Prudhomme.
Fourcheut de Montrond.
Guérin (Edme).
Fouques-Duparc.
Houssaye.
Lambert (Léon).
Joly (Alexandre).
Couturier ✠.
Jordan (Joseph) ✠.
De Gayffier ✠.
Capella.
Maire (François-Joseph).
Trit.
Gigot.
Olivier.
Coumes (Antoine).
Plassiard.
Guyot.
Durand de Saulnois.
Lefort.
Maguès ✠.
Wartelle d'Herlincourt.
Tonnet de Saint-Claire.
Bergis.
Machart.
Kleitz.
Zeiller.

16 novembre 1842.

L'Éveillé.
Collin.
Kolb.
Berthier ✠.
Regnauld de Lannoy.

3 avril 1843.

Baumgarten.
Quirit de Coulaine.

1er mai 1843.

Thoyot.

25 juillet 1843.

Vallès.
Sirodot.
Goux.
Bonamy.
Chaperon ✠.
Bazaine-Vasseur ✠.
Passerat de Silans.
Lambert (Henri).
Jaquemet.
Dufresne.
Remise.
Henriot.
Barreau.
Guerre de Saint-Odille.
Bouniceau ✠.
Decharme.
Cormier.
Gendarme de Bévotte.
Chrétien-Lalanne.
Bricheteau-Morandière.

11 juin 1844.

Mougel.

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE 2e CLASSE.

1er janvier 1812.

Destrem (jeune) (O ✻).

5 juillet 1826.

Rolland de Ravel.

7 mai 1831.

Fortin.

20 mars 1835.

Lemaire de Marne.
Pille.
De Longeaux.
Courcelle.

14 septembre 1835.

Lacroix (Charles).
Balisson de Rougemont.
Berthelin.
Cassanac.
Vergez.

8 avril 1836.

Grillet de Serry.
Aumaître.
Mourlhon.
Tardy.
Ménard de la Groye.
Belgrand.
Crévoisier.
Couche.
Vogin.
Tabuteau.
Sallebert.
Lemercier (Auguste).

8 avril 1838.

Fournier (Émiland).
Breton (Philippe-Auguste).

7 juin 1838.

Chevallier.
Raymond-Legrand.
Duhoux.
Auriol.
Forestier ✻.
Menu de Menil ✻.
Bellegarde.

25 mai 1839.

Gonnaud.
Cahen.
Lepeuple.
Tarbé de Saint-Hardouin.
Aynard.
Duméril.
Pognon.
Ducros.
Boris.
Grenet.
Surell ✻.
Maurel.
Allard-Duhaut-Plessis.
Hachette.
Dujardin.
Maitrot de Varennes.

7 mai 1840.

Maniel.
Lefebure de Fourcy.
Graeff.
Mille.
Chenot.
Torterue de Sazilly.
Legentil.
Michel-Beaulieu.
Wantzel.
De Gabriac.
De Gasparin.
Bonnet (Joseph-Gustave).
Got.
Deleffe.
Doré (Constant).
Poirée (Charles).
Georgin de Mardigny.
Lonjon.
Alby.

6 décembre 1840.

Cambuzat.
Bollaërt.
Volmerange.
Dehargne.

Frécot.
Bordas.
Pairier.
Perrey.
Aucour.
Bommart (Alfred).
Marchegay.
Cunit.
Chatoney.
Véron-Duverger.
Harduin.
Bénard.
Maillard de la Gournerie.
Schérer.
Richomme.
Piarron de Mondésir.

23 mai 1841.

Watier (François).
Delaperche.
Thiollière.
Guérin (Eugène).
Bellinger.
Deslandes.
Vauthier (Louis).
Michelot.
Richard.
Molard.
Dombre.
Chambrelent.
Baudart.
Mahyer.
Gojard.
Fessard.
Laborie (Jean-Louis).

20 décembre 1841.

Deglaude.
Pascal.
Fontaine (Léon).
Breton (Paul).
Ruelle.
Legros.
Michel.
Conte.
Giret.
Croizette-Desnoyers.
Goupilleau.
Emmery.
Nicolas.
Larmand-Reynaud.
Rapin.

10 mai 1842.

Fleur-Saint-Denis.
Ducrot.
Saige.
Poirée (Jules).
Aubertin.
Martin.
Ferand.
Bancelin.
Piolle de Champflorin.
Compaing.
Pigault de Beaupré.
Planchat.
Voinchet.
Barthe.
Tavernier.
Marchant.
Ballon.
Letourneur.
Paquin.
Déglin.
Courbebaisse.
Quilliard.
Leberecht-Petzold.

18 novembre 1842.

Fontaine (Henri).
Dureteste.
Vicart.
Marx.
Garnier (Réné).
Schlœsing.
Marchal.
Rozat de Mandres.
Bolot.
Conte-Granchamps.
Évrard.
Denecey.
Herman.
Delaître.
Lacroix (Jules).

Lionnet.
Faraguet.
Houllier.
Allard.

22 août 1843.

Protche.
Gaduel.
Aribaut.
Chabas.
Regnard.
Gros.
Petit.
Simon.
Delestrac.
Ledru.
Alphand.
Éon-Duval.
Ester.
Raoulx.
Tastu-Collet.
Monnet.
Dumont.
Charpy.
Deschamps.
Krantz.
Boucher.
Tassy.
Gosselin.
Bresson.
Noyon.
Detzem.
Du Boulet.

9 avril 1844.

Levert.
Lemaire.
Lemaître.
De la Barre-Duparcq.
Pintedevin-Du-Jardin.
Decomble.
Dumoulin.
Horric de Laroche-Tolay.
Bréart de Boisanger.
Boulangé (Georges).
Welter.
Dubuisson.
Francfort.
Bayard.
Bucquet.

ASPIRANTS-INGÉNIEURS.

22 octobre 1840.

Mauguin.

8 avril 1842.

Watier (Nicolas-Alexandre).
Labouré.
Bassompierre-Sewrin.
Verdevoye.
Alard.
Lehelloco.
Hardy.
Marturé.
Anger de la Loriais.
Salles.
Labbé.
Van Blarenberghe.
Ravier.
Quaisain.
Simonneau.
Bonnin.
Bonon.
Botton.
Grille.
Laborie (Antoine).
Doutres.
Lonclas.
Dilschneider.
Monestier.
Crouzet.

16 novembre 1842.

Brianchon.
Hérard.
Raillard.
Tricotel.
Chauvisé.
Philippon.
Collet-Meygret.
De Liebhaber.
Rougeul.
Billard.
De Maupeou.

Larivierre.
Vaissière.
Kuss.
Rogon de Carcaradec.
Bailly.
Bidermann.

27 février 1843.

D'Astier de la Vigerie.

26 août 1843.

Borel.
Hoslin.
Bougarel.
Desplaces.
Gentil.
Mazoyer-Lagrange.
Sugot.
Ritter.
Michelier.
Gallois.
Delapoix de Fréminville.
Lechalas.
Pelaud.
Charet de la Frémoire.
Ravisy.
Foltz.
Jussy.
Robin.
Chastellier.
Oudry.
Lamairesse.
Ferrand.

13 avril 1844.

Baron.
Lambrecht.
Midy.
Bert.
Harlé.
Sans.
Grissot de Passy.
Delacroix.
Endrès.
Vergne.
Angiboust.
Rousselle.
Combier.
Bouteiller.
Daguenet.
Vallée.
Masquelez.
Brame.

ÉLÈVES DE PREMIÈRE CLASSE HORS DE CONCOURS.

20 mai 1843.

Jacqmin.
Aclocque.
Lyautey.
Lemercier.
Leblanc.
Klein.
Phillips.
Maire.

1er mai 1844.

Voisin.
Bontoux.
Fargaudie.
Billaudel.
De Fontanges de Couzan.
Bertin.
Juchereau.
De Tournadre.
Pasquier.
Bernard.
Viller.
Vernis.
Lestorey de Boulongne.
Kauffmann.
Paqueron.
Solacroup.
Domenget.
Duboscq.
Sicot.
Tisserand.
Joly (H.-J.).
Maréchal.

LISTE GÉNÉRALE

ET ALPHABÉTIQUE

DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

EN ACTIVITÉ OU EN DISPONIBILITÉ.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
A		
Abrial ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ord. – Nav. du Tarn.
Abrial.	élève 2e cl. . . .	Ille-et-Vilaine, port de St-Malo (*mission*).
Aclocque.	élève 1re cl. . .	Côte-d'Or, serv. ordin.— Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Adamoli.	ing. ord. 1re cl	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Alard.	aspirant.	Corse, serv. ordin.
Alby.	ing. ord. 2e cl.	Tarn, serv ord.—Chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Allard.	ing. ord. 2e cl. .	Vienne, serv. ord.—Chemin de fer de Paris en Espagne.
Allard Duhaut-Plessis.	ing. ord. 2e cl. .	Seine-et-Marne, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Alphand	ing. ord. 2e cl. .	Gironde, serv. ordin.
Andral ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Lot, navig. du Lot, 1re section.
Anger de la Loriais. .	aspirant.	Pyrénées-Orientales, serv. ordin.
Angiboust.	aspirant.	Orne, serv. ordin.
Anthenay (d'). *Voir* Bocquet.		
Aribaut.	ing. ord. 2e cl.	Loire-Inférieure, serv. ord.—Ports marit. de comm.—Ch. de fer de Paris à Nantes.
Armand.	ing. ord. 1re cl.	*Réserve.*
Arnoux.	élève 3e cl. . . .	Loiret, ch. de fer d'Orléans à Tours (*mission*).
Asselin.	élève 2e cl. . . .	Lot-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e section (*mission*).
Astier (d') de la Vigerie (O ✱).	insp. divisionn..	7e inspection.
Astier (d') de la Vigerie.	aspirant.	*Disponibilité.*
Aubertin.	ing. ord. 2e cl. .	Oise, serv. ordin.
Aucour.	ing. ord. 2e cl. .	Algérie, service général.
Aumaître.	ing. ord. 2e cl. .	Finistère, serv. ordin.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Aurès.	ing. ord. 1re cl.	Hérault, ch. de fer de Nîmes à Montpellier.
Auriol.	ing. ord. 2e cl. .	Orne, serv. ord.—Jonction de la Loire à la Manche par l'Orne, etc.
Avril (O ✱).	insp. div. adj. .	5e inspection des chemins de fer.—Secrétar. du conseil gén. des p. et ch. (prov.)

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Aymard.	élève 3e cl.	Cher, serv. ord. (*mission*).
Aynard.	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Oise, nav. de l'Oise.
B.		
Bachod.	élève 3e cl.	Hautes-Alpes, serv. ord. (*mission*).
Bailloud ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Indre-et-Loire, nav. du Cher. – Canal de Berry.—Ch. de fer de Paris à Nantes.
Bailly.	aspirant.	Ariége, serv. ordin.
Balisson de Rougemont.	ing. ord. 2e cl.	Dordogne, serv. ordin.
Balion.	ing. ord. 2e cl.	Aveyron, serv. ordin.
Bancelin.	ing. ord. 2e cl.	Meuse, serv. ordin.
Bardel.	ing. ord. 1re cl.	Calvados, *réserve*.
Bardonnaut.	ing. ord. 1re cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Baron.	aspirant.	Loiret, serv. ordin.
Barrachin.	élève 2e cl.	Finistère, serv. ordin. (*mission*).
Barre-Duparcq (de la).	ing. ord. 2e cl.	Calvados, ports maritimes.
Barré de Saint-Venant.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, *réserve*.
Barreau.	ing. ord. 1re cl.	Pas-de-Calais, ch. de fer de Paris en Belgique, 3e section.
Barthe.	ing. ord. 2e cl.	Saône-et-Loire, canal du Centre.
Bassompierre-Sewrin.	aspirant.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Batailler.	ing. ord. 1re cl.	Seine, *réserve*.
Baudart.	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Baude ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, contrôle des trav. des comp.—Ch. de fer de ceinture autour de Paris.
Baudre (de) (O ✱).	insp. divisionn.	10e inspection.
Baumal ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Pas-de-Calais, serv. ord.—Nav. de l'Aa, etc. —Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Baumgarten.	ing. ord. 1re cl.	Lot-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e section. – Nav. de la Garonne.—Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Bayard.	ing. ord. 2e cl.	Deux-Sèvres, serv. ordin.
Bayard de la Vingtrie ✱.	ing. ord. 1re cl.	*Congé*.
Bazaine-Vasseur ✱.	ing. ord. 1re cl.	Somme, chem. de fer de Paris en Belgique, 1re et 2e section.
Beaudemoulin ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Indre-et-Loire, nav. de la Vienne et de la Creuse.—Ch. de fer de Paris en Espagne.
Beaucé (de). *V*. Martin.		
Beaulieu. *Voir* Michel.		
Beaupré (de). *Voir* Pigault.		
Beguin.	ing. ord. 1re cl.	Corse, serv. ordin.
Bélanger ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Cours de mécaniq. à l'École des ponts et ch.
Belgrand.	ing. ord. 2e cl.	Yonne, serv. ordin.
Belin ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Haute-Garonne, canal latéral à la Garonne. 1re section. – Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Bellegarde.	ing. ord. 2e cl.	Lot-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e section. – Chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Bellinger.	ing. ord. 2e cl.	Ille-et-Vilaine, port de Saint-Malo.
Belliotte ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Cher, canal de Berry et études relatives à l'alimentation de ce canal.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Bénard.	ing. ord. 2e cl.	Drôme, serv. ordin.
Berdoulat ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Tarn, nav. du Tarn et de l'Agout.
Bergis.	ing. ord. 1re cl.	Tarn-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 1re section. — Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Bernard (O ✱).	insp. général.	Min. de la mar. : Insp. gén. des trav. mar. — Cours de const. à l'Éc. des p. et ch.
Bernard.	élève 1re cl.	Bas-Rhin, serv. ordin. (*destin. tempor.*)
Bert.	aspirant.	Loiret, serv. ordin.
Berthault-Ducreux ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Saône-et-Loire, expér. sur l'entr. des routes.
Berthelin.	ing. ord. 2e cl.	Marne, canal de l'Aisne à la Marne.
Berthier ✱.	ing. ord. 1re cl.	Isère, serv. ordin.
Berthot.	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en chef). Guadeloupe, serv. de la marine et des colonies.
Bertin.	élève 1re cl.	Seine-et-Marne, serv. ord. (*destin. tempor.*)
Bertrand.	élève 3e cl.	Eure, serv. ordin. (*mission*).
Besson (de).	ing. ord. 1re cl.	Vienne, serv. ord. — Ch. de fer de Paris en Espagne.
Bévotte (de). *Voir* Gendarme.		
Bidermann.	aspirant.	Manche, port militaire de Cherbourg.
Billard.	aspirant.	Dordogne, serv. ordin.
Billaudel ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Seine, *disponibilité.*
Billaudel.	élève 1re cl.	*Mission d'Angleterre.*
Bleschamp.	ing. en ch. 2e cl.	Pyrénées-Orientales, serv. ord. — Port de Port-Vendres.
Biondat.	ing. en ch. 2e cl.	Aude, ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Bocquet d'Anthenay.	ing. ord. 1re cl.	Aube, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Boisanger (de). *Voir* Bréart.		
Boisvillette (de). *Voir* Guérineau.		
Bollaërt.	ing. ord. 2e cl.	Nord, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Bolot.	ing. ord. 2e cl.	Doubs, serv. ord. — Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Bommart (Améd.) ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Inspect. des études et cours de constr. à l'École des ponts et chaussées.
Bommart (Alfred).	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Bonamy.	ing. ord. 1re cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Bonnet (Joseph G.)	ing. ord. 2e cl.	Aisne, serv. ordin.
Bonnet (Edmond G.)	élève 2e cl.	Marne, canal de la Marne au Rhin, 1re sect. (*mission*).
Bonnet-Paillerets.	ing. ord. 1re cl.	Lozère, serv. ordin.
Bonnetat (O ✱).	insp. divisionn.	4e inspection.
Bonnin.	aspirant.	Manche, port militaire de Cherbourg.
Bonon.	aspirant.	Isère, serv. ordin.
Bontoux.	élève 1re cl.	*Mission d'Allemagne.*
Bordas.	ing. ord. 2e cl.	Lot, serv. ord.
Borel.	aspirant.	Congé.
Boris.	ing. ord. 2e cl.	Doubs, serv. ord.—Chemin de fer de la Méditerranée sur le Rhin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Bormans (de)......	ing. ord. 1re cl.	Maine-et-Loire, serv. ordin.
Borrel ✻........	ing. ord. 1re cl.	Haute-Garonne, serv. ord.—Canal latéral à la Garonne, 1re section.—Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Bosquillon ✻......	ing. en ch. dir.	Nord, serv. ord.—Port de Dunkerque.—Travaux de la Scarpe.—Ch. de fer de Paris en Angleterre.
Botton..........	aspirant.....	Charente-Inférieure, ports maritimes.
Boucaumont (M.-L.) ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Nièvre, serv. ordin.
Boucaumont (M.-C.) ✻.	ing. ord. 1re cl.	Cher, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Boucher.........	ing. ord. 2e cl..	Eure-et-Loir, serv. ord.
Boucher de la Rupelle ✻.	ing. en ch. dir.	Yonne, navig. de l'Yonne.—Canal du Nivernais.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Bougarel.........	aspirant.....	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Boulangé (Alex.) ✻..	ing. ord. 1re cl.	Loire, serv. ord.—Can. de Roanne au Rhône.
Boulangé (Georges)...	ing. ord. 2e cl..	Moselle, serv. ord.—Ch. de fer de Metz à Sarrebruck.
Boulard..........	élève 3e cl....	Gard, serv. ordin. (*mission*).
Boulongne (de). *Voir* Lestorey.......		
Bouniceau ✻......	ing. ord. 1re cl.	Calvados, serv. ord.—Ports maritimes.—Ch. de fer de Paris à Cherbourg.
Bourges (de) (O ✻)...	ing. en ch. dir.	Loiret, canaux d'Orléans et de Loing.
Bourrousse de Laffore (Jacques) ✻.....	ing. en ch. 1re cl.	Deux-Sèvres, serv. ord.—Nav. de la Sèvre Niortaise, etc.
Bourrousse de Laffore (Martial) ✻.....	ing. en ch. 2e cl.	Lot-et-Garonne, nav. du Lot, 2e section.
Bouteiller........	aspirant.....	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Bouvier ✻.......	ing. en ch. dir.	Vaucluse, direction du serv. de la navig. du Rhône, et 3e section.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Brame.........	aspirant.....	Cantal, serv. ordin.
Bréart de Boisanger...	ing. ord. 2e cl..	Aude, serv. ordin.
Brémontier (O ✻)...	insp. divisionn.	13e inspection.
Bresse.........	élève 3e cl....	Bouches-du-Rhône, ch. de fer de Marseille à Toulon (*mission*).
Bresson.........	ing. ord. 2e cl.	Algérie, serv. général.
Breton (Phil.-Aug.)...	ing. ord. 2e cl..	Ardèche, serv. ordin.
Breton (Paul-Emile)..	ing. ord. 2e cl..	Eure-et-Loir, serv. ordin.
Bréville (de). *Voir* Onfroy.........		
Brianchon.......	aspirant.....	Eure-et-Loir, serv. ord.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Bricheteau Morandière.	ing. ord. 1re cl.	Indre-et-Loire, ch. de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Brière de Mondétour (O ✻)........	insp. divisionn.	3e inspection.
Bucquet........	ing. ord. 2e cl..	Cher, canal de Berry.
Buffet.........	élève 2e cl....	Meurthe, serv. ordin. (*mission*).
Buhot.........	ing. ord. 1re cl.	*Congé*.
Busche ✻.......	ing. en ch. 2e cl.	Nord, chemins de fer de Lille et de Valenciennes en Belgique. — Chemin de fer de Paris en Belgique, 3e section.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
C		
Cabanel de Sermet ✳.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, nav. de la Seine, 1re section.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Cabarrus.	élève 3e cl. . . .	Oise, ch. de fer de Paris en Belgique, 1re section (*mission*).
Cabrol ✳.	ing. en ch. 1re cl.	Loire-Inférieure, serv. ord.—Ports.—Ch. de fer de Paris à Nantes.
Cahen.	ing. ord. 2e cl. .	Meuse, serv. ordin.
Cailloux ✳.	ing. en ch. 1re cl.	Rhône, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Cambacérès.	ing. en ch. 2e cl.	Ministère de l'Intérieur serv. des chemins vicinaux et des cours d'eau.
Cambuzat.	ing. ord. 2e cl. .	Nièvre, serv. ordin. —Canal du Nivernais.
Camme.	ing. ord. 1re cl.	Nord, serv. ord.—Canaux de Saint-Quentin et de Crozat, etc. (*contrôle et surveill.*).
Camus.	élève 3e cl. . . .	Basses-Pyrénées, serv. ordin. (*mission*).
Canteloube de Marmiès.	ing. ord. 1re cl.	Corrèze. — Nav. de la Corrèze et de la Vézère. — Nav. de la Dordogne.
Capella.	ing. ord. 1re cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ord.—Nav. du Tarn.
Carcaradec (de). *Voir* Rogon.		
Carro.	élève 3e cl. . . .	Côtes du Nord, serv. ordin. (*mission*).
Carvallo.	élève 2e cl. . . .	Meuse, canal de la Marne au Rhin, 1re section (*mission*).
Cassanac.	ing. ord. 2e cl. .	Tarn, serv. ordin.
Castagnol.	ing. ord. 1re cl.	Hérault, serv. ordin.
Cavalier.	ing. ord. 1re cl.	Secrét. du conseil des ponts et chaussées, section de la navigation.
Cavenne (C ✳).	insp. général. .	Direction de l'École des ponts et chaussées.
Chabas.	ing. ord. 2e cl.	Côte-d'Or, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Chalumeau.	ing. ord. 1re cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
Chambrelent.	ing. ord. 2e cl.	Gironde, serv. ordin.
Champflorin (de). *Voir* Piolle.		
Chanoine ✳.	ing. en ch. 2e cl.	Yonne, nav. de l'Yonne. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Chaperon ✳.	ing. ord. 1re cl.	*Congé.*
Chappotin (de).	ing. ord. 1re cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Charet de la Frémoire.	aspirant.	Nord, serv. ordin.
Charié-Marsaines ✳. .	ing. en ch. 2e cl.	Nièvre, canal du Nivernais.
Charpy.	ing. ord. 2e cl. .	Hautes-Pyrénées, serv. ordin.
Chastellier.	aspirant.	Ariége, serv. ordin.
Chatoney.	ing. ord. 2e cl. .	Aisne, navig. de l'Aisne.
Chauvisé.	aspirant.	Aude, serv. ordin.
Cheguillaume.	élève 3e cl. . .	Ille-et-Vilaine, canal d'Ille-et-Rance (*mission*).
Chenot.	ing. ord. 2e cl. .	Haute-Saône, nav. de la Saône supérieure.
Chevallier.	ing. ord. 2e cl. .	Seine-Inférieure, port du Havre.
Chrétien-Lalanne. . . .	ing. ord. 1re cl.	Secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, section des chemins de fer.
Colquaud.	ing. en ch. 2e cl.	Ille-et-Vilaine, port de Redon.
Colin (Alexandre). . .	élève 1re cl. . .	Puy-de-Dôme, *congé*.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Colin (Louis).	élève 2e cl. . . .	Côte-d'Or, nav. de la Saône supérieure (*mission*).
Collet-Meygret.	aspirant.	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
Collignon ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e sect. — Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Collin.	ing. ord. 1re cl.	Côte-d'Or, canal de Bourgogne.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Colomès de Juillan ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Lot, ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Combier.	aspirant.	Gers, serv. ordin.
Commier ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Lot-et-Garonne, serv. ordin.
Comoy ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Saône-et Loire, canal du Centre.
Compaing.	ing. ord. 2e cl. .	Doubs, canal du Rhône au Rhin, div. du sud. —Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Conte.	ing. ord. 2e cl. .	Vaucluse, serv. ordin.
Conte-Grandchamps. .	ing. ord. 2e cl. .	Loire, serv. ord.—Canal de Roanne au Rhône.
Cormier.	ing. ord. 1re cl. .	Indre et-Loire, nav. de la Loire, 3e section.
Corne ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Jura, canal du Rhône au Rhin, div. du sud. —Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Cottin de Melville ✱. .	ing. en ch. 1re cl.	Loire-Inférieure, canal de Nantes à Brest. — Ch. de fer de Paris à Brest.
Couche.	ing. ord. 2e cl. .	Seine-et-Oise, ch. de fer de Paris en Belgique, 1re section.
Coudere (O ✱).	ing. en ch. 1re cl.	Tarn, serv. ordin.
Coulaine (de). *Voir* Quirit.		
Coumes ✱ (Jules). . .	ing. ord. 1re cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
Coumes (Antoine). . .	ing. ord. 1re cl.	Nièvre, canal latéral à la Loire, 2e division.
Courbebaisse.	ing. ord. 2e cl. .	Lot, serv. ordin.
Courcelle.	ing. ord. 2e cl. .	Drôme, serv. ordin.
Courtois ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Dépôt des cartes et plans.
Cousinery.	ing. en ch. 1re cl.	Seine, *disponibilité*.
Coutant.	élève 2e cl. . . .	Cher, ch. de fer d'Orléans à Vierzon (*mission*).
Couturat (O ✱). . . .	ing. en ch. 1re cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
Couturier ✱.	ing. ord. 1re cl.	Lot-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e sect.—Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Couzan (de). *Voir* de Fontanges.		
Crévoisier.	ing. ord. 2e cl. .	Loir-et-Cher, serv. ordin.
Croizette-Desnoyers. .	ing. ord. 2e cl.	Nièvre, serv. ordin.
Crouzet.	aspirant.	Landes, serv. ordin. — Canal latéral à l'Adour, etc.
Cuel ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Nord, serv. ord. d'arr.—Port de Dunkerque. —Chemin de fer de Paris sur l'Angleterre.
Cunit.	ing. ord. 2e cl.	Isère, serv. ordin.
D		
Daguenet.	aspirant.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Dajot ✱.	ing. ord. 1re cl.	Secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, section des routes.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Damar-Durumain. . .	ing. ord. 1re cl.	Loir-et-Cher, chemin de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Darcy ❋.	ing. en ch. 2e cl.	Côte-d'Or, serv. ordin. — Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée.
Dausse ❋.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, chemin de fer de Paris à Strasbourg par les plateaux.
Davaine.	ing. en ch. 2e cl.	Somme, chemin de fer de Paris en Belgique, 2e section.
Debout ❋.	ing. en ch. 1re cl.	Seine, chemin de fer de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne.
Decharme.	ing. ord. 1re cl.	Vendée, serv. ordin.
Decomble.	ing. ord. 2e cl.	Bas-Rhin, serv. ordin.
Defontaine (O ❋). . .	inspect. division.	2e inspection.
Deglaude.	ing. ord. 2e cl.	Puy-de-Dôme, navig. de l'Allier. — Chemin de fer de Paris sur le centre de la France.
Déglin.	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Degrand.	élève 2e cl. . . .	Ain, navig. du Rhône, 1re section (*mission*).
Dehargne.	ing. ord. 2e cl.	Finistère, port militaire de Brest.
Delacroix.	aspirant.	Sarthe, serv. ord. — Chemin de fer de Paris à Brest.
Delaitre.	ing. ord. 2e cl.	Loiret, navig. de la Loire, 2e section.
Delaperche.	ing. ord. 2e cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Delapoix de Frémin-ville.	aspirant.	Morbihan, serv. ordin.
Delaporte ❋.	ing. en ch. 1re cl.	Côte-d'Or, canal de Bourgogne. — Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée.
Delarue ❋.	ing. en ch. 1re cl.	Jura, serv. ordin.
Deleffe.	ing. ord. 2e cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Delerue ❋.	ing. ord. 1re cl.	*Congé.*
Delestrac.	ing. ord. 2e cl.	Vaucluse, serv. ordin.
Demonet de la Marck ❋	ing. en ch. 1re cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Denecey.	ing. ord. 2e cl.	Eure, serv. ordin.
De Noël ❋.	ing. en ch. 1re cl.	Aube, serv. ordin. — Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée.
Desbordes-Borgnis ❋ .	ing. ord. 1re cl..	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Deschamps.	ing. en ch. 2e cl.	Gironde, serv. ord. — Trav. de la pointe de Grave ; rade du Verdon. — Ch. de fer de Paris en Espagne.
Deschamps.	ing. ord. 2e cl. .	Morbihan, canal de Nantes à Brest. — Ch. de fer de Paris à Brest.
Deslandes.	ing. ord. 2e cl. .	Manche, serv. ord. — Ports de commerce. — Ch. de fer de Paris à Cherbourg.
Desnoyers. *Voir* Croizette.		
Desplaces	aspirant.	*Congé.*
Destrem aîné ❋. . . .	ing. en ch. 1re cl.	Vienne, serv. ord. — Ch. de fer de Paris en Espagne.
Destrem jeune (O ❋).	ing. ord. 2e cl. .	Russie, *congé.*
Detzem.	ing. ord. 2e cl. .	Haut-Rhin, canal du Rhône au Rhin. — Ch. de fer de la Médiler. sur le Rhin.
Devilliers du Terrage (O ❋).	inspect. général.	
Didion ❋	ing. en ch. 2e cl.	Gard, chemin de fer de Nîmes à Montpellier.
Dilschneider.	aspirant.	Gard, nav. du Rhône, 3e section. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Dombre.	ing. ord. 2e cl.	Gard, serv. ordin.
Domenget.	élève 1re cl.	Rhône, serv. ord. (*destination temporaire*).
Don ✻.	ing. ord. 1re cl.	Algérie, service général.
Dor ✻.	ing. en ch. 1re cl	Char.-Inf., serv. ord. — Nav. de la Charente. — Nav. de la Sèvre Niortaise et de ses affluents. — Marais de Rochefort.
Doré (Pierre).	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en ch.) Ain, serv. ordin.
Doré (Constant).	ing. ord. 2e cl.	Aube, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Doussot.	élève 3e cl.	Aveyron, serv. ordin. (*mission*).
Doutres.	aspirant.	Lot, serv. ordin.
Doyat ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Drappier ✻.	ing. en ch. dir.	Pavé et boulevards de Paris.
Dreppe.	ing. ord. 1re cl.	Finistère, *réserve*.
Drœling.	ing. ord. 1re cl.	Meuse, can. de la Marne au Rhin, 1re sect.
Duboscq.	élève 1re cl.	Morbihan, serv. ord. — Canal de Nantes à Brest (*destination temporaire*).
Du Boulet.	ing. ord. 2e cl.	Eure, serv. ordin.
Dubuisson.	ing. ord. 2e cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Ducos ✻.	ing. ord. 1re cl.	Tarn-et-Garonne, can. latéral à la Garonne, 1re section. — Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Ducros.	ing. ord. 2e cl	Cher, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Ducrot.	ing. ord. 2e cl.	Seine-Infér., serv. ord. — Port de Fécamp.
Duffaud.	ing. ord. 1re cl.	Maine-et-Loire, serv. ord. — Ch. de fer. de Paris à Nantes, 3e section.
Dufresne.	ing. ord. 1re cl.	Loiret, serv. ordin.
Dugué ✻.	ing. ord. 1re cl.	Sarthe, *réserve*.
Duhaut-Plessis. *Voir* Allard.		
Duhoux.	ing. ord. 2e cl.	Meurthe, serv. ordin.
Dujardin.	ing. ord. 2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Du Jardin. *Voir* Pintedevin.		
Dumas ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Sarthe, serv. ord. — Jonction de la Loire à la Manche par la Sarthe, etc. — Chemin de fer de Paris à Brest.
Duméril.	ing. ord. 2e cl.	Pas-de-Calais, serv. ord. — Chemin de fer de Paris sur l'Angleterre.
Dumont.	ing. ord. 2e cl.	Rhône, navig. du Rhône, rehaussement des ponts suspendus.
Dumoulin.	ing. ord. 2e cl.	Basses-Alpes, serv. ordin.
Duparc. *Voir* Fouques.		
Duparcq. *Voir* Barre (de la).		
Duponchel.	élève 2e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin. (*mission*).
Dupuit ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Marne, serv. ordin.
Durant de Saulnois.	ing. ord. 1re cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Durbach.	élève 2e cl.	Nord, chemin de fer de Paris en Belgique, 3e section (*mission*).
Dureteste.	ing. ord. 2e cl.	Marne, serv. ord. — Chemin de fer de Paris à Strasbourg par les plateaux.
Duval. *Voir* Éon.		
Duvaux.	ing. ord. 1re cl.	Charente, serv. ordin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Duverger. *Voir* Véron.		
Duvignaud-Rempnoulx.	ing. en ch. 2ᵉ cl.	Charente, jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire. — Chemin de fer de Paris en Espagne.
E		
Emmery.	ing. ord. 2ᵉ cl.	Eure, navig. de la Seine, 3ᵉ section.
Endrès.	aspirant.	Sarthe, serv. ordin.—Chemin de fer de Paris à Brest.
Eon-Duval.	ing. ord. 2ᵉ cl.	Ille-et-Vilaine, serv. ord. — Jonction de la Mayenne à la Vilaine.
Ester.	ing. ord. 2ᵉ cl.	Gers, serv. ordin.
Évrard.	ing. ord. 2ᵉ cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
F		
Fabre (O ✻).	ing. en ch. 2ᵉ cl.	*Réserve.*
Faraguet.	ing. ord. 2ᵉ cl.	Aveyron, serv. ordin.
Fargaudie.	élève 1ʳᵉ cl. . .	*Mission d'Italie.*
Favier (O ✻).	inspect. général.	
Féburier ✻.	ing. en ch. 2ᵉ cl.	Morbihan, canal de Nantes à Brest. — Chemin de fer de Paris à Brest.
Feline-Romany ✻. . .	ing. ord. 1ʳᵉ cl.	Secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, section de la navigation.
Férand.	ing. ord. 2ᵉ cl.	Jura, serv. ordin.
Ferrand..	aspirant.	Charente-Infér., port milit. de Rochefort.
Fessard.	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Fèvre (C ✻).	inspect. général.	
Fleur-Saint-Denis. . . .	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Eure, serv. ordin.
Floucaud.	ing. en ch 2ᵉ cl.	Loiret, navig. de la Loire, 2ᵉ sect.—Ch. de fer de Paris sur le centre de la France, section d'Orléans à Vierzon et Bourges.
Foltz.	aspirant.	Vosges, serv. ordin.
Fontaine (Léon).. . . .	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Mayenne, serv. ordin.
Fontaine (Henri). . . .	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Loir-et-Cher, serv. ordin.
Fontanges (de) de Couzan.	élève 1ʳᵉ cl.. . .	Seine-et-Oise, serv. ord. (*destin. tempor.*).
Forestier ✻..	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Charente-Inférieure, serv. ord.—Navig. de la Charente.
Fortin.	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Calvados, serv. ord.—Jonction de la Loire à la Manche.
Fouache ✻.	ing. en ch. 1ʳᵉ cl.	Meuse, can. de la Marne au Rhin, 1ʳᵉ sect.
Foulon ✻..	ing. en ch. 2ᵉ cl.	Loir-et-Cher, ch. de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Fouques-Duparc. . . .	ing. ord. 1ʳᵉ cl.	Seine, serv. ordin.
Fourcheut de Montrond.	ing. ord. 1ʳᵉ cl.	Isère, serv. ordin.
Fourcy. *Voir* Lefebure.		
Fourier ✻.	ing. en ch. 1ʳᵉ cl.	Maine-et-Loire, nav. de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir.—Jonction de la Loire à la Manche.
Fournier (Emiland). .	ing. ord. 2ᵉ cl. .	Saône-et-Loire, serv. ordin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services
Fournier (Ch. Ant.). .	élève 3e cl. . . .	Lozère, serv. ordin. (*mission*).
Francfort.	ing. ord. 2e cl. .	Haute-Saône, serv. ordin.
Franquet de Franqueville ✱.	ing. ord. 1re cl.	Administ. centrale, division de la navigation.
Frécot.	ing. ord. 2e cl. .	Moselle, serv. ordin. – Ch. de fer de Metz sur Sarrebruck.
Frémaux.	élève 2e cl. . . .	Calvados, ports maritimes de commerce et canal de Caen à la mer (*mission*).
Fréminville (de). *Voir* Delapoix.		
Frémoire (de la). *Voir* Charet.		
Fresnel (O ✱).	insp. div. adj. .	Service des phares.—Commission des phares.
Frimot ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, atelier central des ponts à bascule.
Frissard ✱.	insp. div. adj. .	1re inspection des chemins de fer.
Fuix.	ing. ord. 1re cl.	Somme, serv. ord.—Canal de la Somme, etc.
G		
Gabriac (de).	ing. ord. 2e cl. .	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
Gaduel.	ing. ord. 2e cl. .	*Congé.*
Gaignière ✱.	ing. ord. 1re cl.	Ardennes, Navigation de la Meuse.
Gallocher de Lagallisserie.	ing. ord. 1re cl.	Seine, serv. ord..— Nav. et quais dans l'intérieur de Paris.
Gallois.	aspirant	Maine-et-Loire, nav. de la Loire, 3e section.
Gardier.	élève 3e cl. . . .	Sarthe, serv. ordin. (*mission*).
Garella (O ✱).	insp. division.	8e inspection.
Garella ✱.	ing. ord. 1re cl.	Rhône, serv. ordin.
Garnier (Adolphe) ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Charente-Inférieure, port militaire de Rochefort, fort Boyard.
Garnier (Réné). . . .	ing. ord. 2e cl.	Haute-Saône, serv. ordin. — Navigation de la Saône supérieure.
Gaschon ✱.	ing. en ch. dir.	Hérault, serv. ordin. — Ports de Cette et d'Agde, etc.
Gasparin (de).	ing. ord. 2e cl.	Vaucluse, serv. ordin.
Gaudin ✱.	ing. en ch. 2e cl.	*Réserve.*
Gaudin.	élève 3e cl. . .	Charente-Inférieure, serv. ordin. (*mission*).
Gayant ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Gayffier (de) ✱.	ing. ord. 1re cl.	Oise, serv. ordin.
Gendarme de Bévotte.	ing. ord. 1re cl.	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
Gensoien.	ing. ord. 1re cl.	Hérault, serv. ordin.
Gentil.	aspirant.	Lozère, serv. ordin.
Geoffroy ✱.	ing. ord. 1re cl.	Aude, serv. ordin. – Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Georgin de Mardigny.	ing. ord. 2e cl.	Meuse, serv. ordin.—Ch. de fer de Paris à Strasbourg, par la vallée de la Marne.
Gérard.	ing. ord. 1re cl.	*Réserve.*
Gérardin.	élève 3e cl. . .	Meurthe, ch. de fer de Paris à Strasbourg (*mission*).
Gigot.	ing. ord. 1re cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Gimmig.	ing. ord. 1re cl.	Var, service ordinaire. — Ports maritimes.
Girard de Caudemberg ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Ille-et-Vilaine, ports de St.-Malo et de St.-Servan.
Girault.	ing. ord. 1re cl.	Seine, *réserve.*

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Giret.	ing. ord. 2e cl.	Algérie, serv. général.
Godin de Lépinay. . .	élève 2e cl. . .	Haute Loire, serv. ordin. (*mission*).
Gojard.	ing ord. 2e cl.	Finistère, serv. ordin.
Gonnaud.	ing. ord. 2e cl.	Gard, ch. de fer de Nîmes à Montpellier.
Gosselin.	ing. ord. 2e cl.	Oise, serv. ordin.
Got.	ing. ord. 2e cl.	Calvados, serv. ordin.
Goupilleau.	ing. ord. 2e cl.	Ain, serv. ordin.
Gournerie (de la). *Voir* Maillard.		
Goury (O ✻).	insp. divisionn.	14e inspection.
Goux.	ing. ord. 1re cl.	Rhône, nav. du Rhône, 1re section.
Graeff.	ing. ord. 2e cl.	Bas-Rhin, service ord. — Canal de la Marne au Rhin, 3e section. — Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Grandchamps. *Voir* Conte.		
Grellet.	ing. ord. 1re cl.	Ardennes, nav. de la Meuse.
Grenet.	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Gricourt.	ing. ord. 1re cl.	Marne, serv. ordin.
Grille.	aspirant.	Morbihan, serv. ordin.
Grillet de Serry.. . . .	ing. ord. 2e cl..	Manche, serv. ord. – Ports de commerce. – Ch. de fer de Paris à Cherbourg.
Grissot de Passy. . . .	aspirant.	Vienne, serv. ord.—Chemin de fer de Paris en Espagne.
Gros.	ing. ord. 2e cl..	Ain, serv. ordin.
Guérin (Edme).	ing. ord. 1re cl.	Cher, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Guérin (Eugène). . .	ing. ord. 2e cl. .	Var, port militaire de Toulon.
Guérineau de Boisvillette.	ing. en ch. 2e cl.	Eure-et-Loir, serv. ord.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Guerre de Saint-Odille.	ing. ord. 1re cl.	Bas-Rhin, canal de la Marne au Rhin, 3e sect. —Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Guibal.	ing. ord. 1re cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e section.—Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Guibourg ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Aisne, nav. de l'Aisne.
Guichard ✻.	ing. en chef dir.	Ille-et-Vilaine, serv. ord.—Nav. de la Vilaine, etc.—Port de Redon.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Guillaume ✻.	ing. en ch. 2e cl..	Var, service ord.—Ports maritimes.—Ch. de fer de Marseille à Toulon.
Guillemain.	élève 3e cl. . . .	Meuse, canal de la Marne au Rhin, 1re section (*mission*).
Guyot.	ing. ord. 1re cl.	Haute Loire, serv. ordin.
Guyton ✻	ing. en ch. 1re cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
H		
Hachette.	ing. ord. 2e cl..	Pavé et boulevards de Paris.
Haranguier (d') de Quincerot ✻.	ing. en ch. dir.	Cher, canal de Berry et études relatives à l'alimentation du canal.—Navigation du Cher.
Harduin.	ing. ord. 2e cl. .	Pas-de-Calais, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Hardy..	aspirant.	Marne, canal de l'Aisne à la Marne.
Harlé..	aspirant.	Haute-Garonne, serv. ordin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Henriot.	ing. ord. 1re cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Henry.	ing. ord. 1re cl.	Ardennes, serv. ordin.
Hérard.	aspirant.	Manche, port militaire de Cherbourg.
Herlincourt (d'). *Voir* Wartelle.		
Herman.	ing. ord. 2e cl. .	Pavé et boulevards de Paris.
Hernoux.	ing ord. 1re cl.	Côte-d'Or, chemin de fer de Dijon à Châlon.
Holleaux.	élève de 3e cl. .	Lot-et-Garonne. serv. ord. (*mission*).
Homberg ✱.	ing. ord. 1re cl.	Seine, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Horric de Laroche-Tolay.	ing. ord. 2e cl. .	Oise, serv. ordin.
Hoslin.	aspirant.	Deux-Sèvres, serv. ordin.
Houllier.	ing. ord. 2e cl. .	Hautes-Alpes, serv. ordin.
Houssaye.	ing. ord. 1re cl.	Seine, ch. de fer de Paris en Belgique, 1re section.
Hurel (O ✱).	insp. divisionn.	9e inspection.
Husson.	ing. en ch. 2e cl.	Gers, serv. ordin.
J		
Jacqmin.	élève 1re cl. . .	Secrét. du conseil général des ponts et chaus.
Jaquemet.	ing. ord. 1re cl.	Gironde, nav. de la Garonne.—Ch. de fer de Paris en Espagne.
Jaquiné (J. J.) ✱. . .	ing. en ch. 1re cl.	Meurthe, serv. ordin.
Jaquiné (Louis) ✱. . .	ing. ord. 1re cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e section. — Chemin de fer de Paris à Strasbourg.
Jégou (Auguste) ✱. . .	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en chef), Loire-Inférieure, nav. de la Loire, 3e section.
Jégou (Yves) ✱. . . .	ing. ord. 1re cl.	Sarthe, serv. ordin.—Jonction de la Loire à la Manche, par la Sarthe, etc.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Jémois.	ing. en ch. 2e cl.	Cantal. serv. ordin. — Percée du Lioran.
Job ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Lot-et Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e section. — Ch. de fer de l'Océan sur la Méditerranée.
Jollois.	élève 3e classe.	Var, serv. ordin. (*mission*).
Joly (Alexandre). . . .	ing. ord. 1re cl.	Martinique, serv. de la marine et des colonies.
Joly (Henri).	élève 1re cl. . .	Tarn-et-Garonne, canal latéral à la Garonne. 1re section (*destin. tempor.*).
Jordan (Esprit) ✱. . .	ing. en ch. 2e cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Jordan (Joseph) ✱. . .	ing. ord. 1re cl.	Rhône, serv. ordin.
Josserand ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Drôme, nav. du Rhône, 2e section.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Journet.	ing. en ch. 2e cl.	Ariége, serv. ordin.
Jousselin ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Seine et-Marne, serv. ordin.
Jouvin ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Aude, serv. ordin.
Juchereau.	élève 1re cl. . .	Seine-Inférieure, ports de commerce (*destin. tempor.*).
Jullien (O ✱).	ing. en ch. 1re cl.	*Congé.*
Jussy.	aspirant.	Landes, serv. ordin. — Canal latéral à l'Adour, etc.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
K		
Kauffmann.	élève 1re cl. . .	Côte-d'Or, ch. de fer de Dijon à Châlon (*destin. tempor.*).
Kermaingant (C ✻). .	inspect.-général.	
Kermaingant ✻. . . .	ing. en ch. 2e cl.	Dordogne, serv. ordin.
Klein.	élève 1re cl. . .	Lot-et-Garonne, serv. ordin.
Kleitz.	ing. ord. 1re cl.	Haute Loire, serv. ordin.
Kolb.	ing. ord. 1re cl.	Nord, serv. ordin.
Kornprobst.	ing. ord. 1re cl.	Doubs, serv. ordin.
Krantz.	ing. ord. 2e cl. .	Seine-et-Marne, nav. de la Marne. — Ch. de fer de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne.
Kuss.	aspirant.	Corse, serv. ordin.
L		
Labbé.	aspirant.	Ardèche, serv. ordin.
Laborie (Jean Louis). .	ing. ord. 2e cl. .	Algérie, serv. général.
Laborie (Antoine). . .	aspirant.	Algérie, serv. général.
Labouré.	aspirant.	Côte-d'Or, ch. de fer de Paris sur la Méditerranée, sect. de Dijon à Châlon.
Lacave ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Indre. *réserve*.
Lacordaire ✻.	ing. en ch. dir. .	Côte-d'Or, nav. de la Saône supérieure. — Jonction de la Saône avec la Marne, la Moselle, etc. — Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Lacroix (Charles). . .	ing. ord. 2e cl. .	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Lacroix (Jules).	ing. ord. 2e cl. .	Eure, serv. ord.—Port d'Honfleur (Calvados).
Laffore (de). *Voir* Bourrousse.		
Lagallisserie (de). *Voir* Gallocher.		
Lagout.	élève 2e cl. . . .	Marne, canal de l'Aisne à la Marne (*mission*).
Lagrange. *Voir* Mazoyer.		
Laguerenne ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Loire, serv. ordin. — Canal de Roanne au Rhône.
Lalanne. *V.* Chrétien.		
Lamairesse.	aspirant	Creuse, serv. ordin.
La Marck (de). *Voir* Demonet.		
Lamarle (Adolphe) ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Nord, travaux de la Scarpe.
Lamarle (Anatole). . .	ing. ord. 1re cl.	*Congé*.
Lambert (Léon). . . .	ing. ord. 1re cl.	Var, port militaire de Toulon.
Lambert (Henri). . . .	ing. ord. 1re cl.	Deux-Sèvres, serv. ordin.— Nav. de la Sèvre Niortaise.
Lambert (Charles). . .	élève 2e cl. . . .	Cher, canal de Berry (*mission*).
Lambrecht.	aspirant.	Haute-Vienne, serv. ordin.
Lancelin.	élève 2e cl. . . .	Seine, ch. de fer de Paris en Belgique, gare de Paris (*mission*).

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Lannoy (de). *Voir* Regnauld.		
Larivierre.	aspirant.	Vosges, serv. ordin.
Larmand-Reynaud. . .	ing. ord. 2e cl.	Gard, serv. ordin.
Laroche (de). *V.* Trotté.		
Laroche-Tolay (de). *Voir* Horric.		
Larue. *Voir* Morice.		
Laserre (de) ✱. . . .	ing. ord. 1re cl.	Seine, serv. ordin.
Laval ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Saône-et-Loire, nav. de la Saône inférieure. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Lebasteur.	ing. en ch. 2e cl.	Aube, canal de la Haute-Seine. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Leberecht Petzold. . .	ing. ord. 2e cl. .	Orne, serv. ordin. — Jonction de la Sarthe à l'Iton. — Jonct. de la Loire à la Manche par l'Orne, etc. — Ch. de fer de Paris à Brest.
Leblanc (P) (O ✱). . .	ing. en ch. dir.	Seine, jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire.
Leblanc (P. Fréd.) ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Yonne, canal de Bourgogne. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Leblanc (Charles). . .	élève 1re cl. . .	Mayenne, serv. ordin.
Lebreton ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Somme, serv. ord. — Canal de la Somme, etc. — Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Lechalas.	aspirant.	Maine et-Loire, nav. de l'Oudon, de la Mayenne, etc. — Jonction de la Loire à la Manche, etc.
Leclerc.	ing. en ch. 2e cl.	Morbihan, ports maritimes.
Ledru.	ing. ord. 2e cl.	Haut-Rhin, trav. du Rhin.
Lefebure de Fourcy. .	ing. ord. 2e cl.	Service municipal de Paris.
Lefebvre.	élève 2e cl. . . .	Bas-Rhin, serv. ordin. (*mission*).
Lefort.	ing. ord. 1re cl.	Service municipal de Paris.
Lefranc ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Hautes-Pyrénées, serv. ordin.
Lefrançois ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Loiret, serv. ordin.
Legentil.	ing. ord. 2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin. — Ports de commerce.
Léger ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Haut-Rhin, serv. ordin.
Legrand (G O ✱). . .	insp. général. .	Sous-Secrétaire d'Etat au dép. des trav. pub.
Legrand. *V.* Raymond.		
Legraverend ✱. . . .	ing. en ch. 1re cl.	Ille-et-Vilaine, canal d'Ille-et-Rance.
Legrom ✱.	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en chef). Bas-Rhin, canal du Rhône au Rhin, div. du Nord. — Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Legros.	ing. ord. 2e cl.	Vendée, serv. ordin.
Leguay.	ing. en ch. 2e cl.	Lozère, serv. ordin.
Lehelloco.	aspirant.	Finistère, serv. ordin. — Ch. de fer de Paris à Brest.
Lejeune ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Loiret, canal latéral à la Loire, 2e division.
Le Joindre ✱.	ing en ch. 2e cl.	Moselle, serv. ordin. — Ch. de fer de Metz à Sarrebruck.
Lemaire.	ing. ord. 2e cl.	Aisne, serv. ordin.
Lemaire de Marne. . .	ing. ord. 2e cl.	Nièvre, serv. ordin.
Lemaitre.	ing. ord. 2e cl.	Somme, serv. ordin. — Can. de la Somme, etc.
Le Masson (O ✱). . .	insp. div. adj. .	2e inspection des chemins de fer.
Lemercier (Auguste). .	ing. ord. 2e cl.	Pas-de-Calais, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Lemercier (Marie). . .	élève 1re cl. . .	Gard, serv. ordin.
Lemoyne (J.-J.) ✻. .	ing. en ch. 1re cl.	Finistère, port militaire et port de commerce de Brest.
Lemoyne (N.-R.) ✻. .	ing. en ch. 2e cl.	Ardennes, serv. ord. — Canal des Ardennes.
Léon ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Drôme, serv. ordin.
Le Père.	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en ch.). Indre serv. ordin.
Lepeupie.	ing. ord. 2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Lépinay (de). *Voir* Godin.		
Lepord ✻.	ing. ord. 1re cl.	Ille-et-Vilaine, nav. de la Vilaine. — Ch. de fer de Paris à Brest.
Lequesne ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Oise, serv. ordin.
Lermoyez.	élève 2e cl. . . .	Saône-et-Loire, ch. de fer de Dijon à Châlon (*mission*).
Lerouge ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Meuse, serv. ordin.
Lessore.	ing. en ch. 2e cl.	Algérie, serv. général.
Lestorey de Boulongne.	élève 1re cl. . .	Loiret, chemin de fer d'Orléans à Tours (*destin. temp.*).
Letourneur.	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Letrain.	ing. ord. 1re cl.	Marne, serv. ordin.
L'Éveillé.	ing. ord. 1re cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Levert.	ing. ord. 2e cl.	Charente, serv. ordin. — Navig. de la Char.
Liebhaber (de).	aspirant.	Lot-et-Garonne, serv. ordin.
Limousin.	ing. ord. 1re cl.	Corrèze, serv. ordin.
Lionnet.	ing. ord. 2e cl.	Algérie, serv. général.
Lonclas.	aspirant.	Lozère, serv. ordin.
Longeaux (de).	ing. ord. 2e cl.	Marne, canal de la Marne au Rhin, 1re sect.
Lonjon.	ing. ord. 2e cl.	Hérault, port de Cette.
Louiche - Desfontaines ✻.	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en chef). Nièvre, canal latéral à la Loire, 1re division.
Loyer.	ing. en ch. 1re cl.	Ardèche, serv. ordin.
Lyautey.	élève 1re cl. . .	Haut-Rhin, serv. ordin.
M		
Machart.	ing. ord. 1re cl.	Somme, ch. de fer de Paris en Belgique, 2e sect.
Magdelaine ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Morbihan, serv. ordin.
Maguès ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Maguès fils.	ing. ord. 1re cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Mahyer.	ing. ord. 2e cl.	Manche, port militaire de Cherbourg.
Maillard de la Gournerie.	ing. ord. 2e cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin. — Ports de commerce.
Maillebiau ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Lot-et-Garonne, navig. de la Garonne.—Ch. de fer de Paris en Espagne.
Maire (Franç.-J.-X.). .	ing. ord. 1re cl.	Mayenne, serv. ordin.
Maire (Eug.-Franç.). .	élève 1re cl. . .	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Maitrot de Varennes. .	ing. ord. 2e cl.	Charente-Inférieure, port militaire et port de commerce de Rochefort.
Malaure.	ing. ord. 1re cl.	Gironde, serv. ordin. — Chemin de fer de Paris en Espagne.
Malezieux.	élève 3e cl. . . .	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e section (*mission*).
Mallet (C. ✻). . . .	inspect. division.	16e inspection.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Mangeot.	ing. en ch. 2e cl.	Landes, serv. ord. — Canal latéral à l'Adour.
Mangon.	élève 2e cl. . . .	Hérault, serv. ordin. (*mission*).
Maniel.	ing. ord. 2e cl.	Nord, chemin de fer de Valenciennes en Belgique. — Chemin de fer de Paris en Belgique.
Marchal..	ing. ord. 2e cl.	Manche, serv. ordin.— Baie du Mont-Saint-Michel.
Marchant.	ing. ord. 2e cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
Marchegay.	ing. ord. 2e cl. .	Charente-Inférieure, serv. ord.—Navig. de la Sèvre Niortaise, etc.
Marcilly ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Oise, navig. de l'Oise.
Mardigny (de). *Voir* Georgin.		
Maréchal. *V.* Mutrécy.		
Marguet ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Pas-de-Calais, serv. ordin. d'arrond.— Port de Boulogne. — Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Marinet ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Marne, navigation de la Marne et canal latéral à cette rivière.—Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Marini.	élève 2e cl. . . .	Indre, serv. ordin. (*mission*).
Marne (de). *Voir* Lemaire.		
Martin.	ing. ord. 2e cl. .	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.
Martin de Beaucé. . .	élève 2e cl. . . .	Indre-et Loire, ch. de fer d'Orléans à Tours (*mission*).
Marturé.	aspirant.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Marx.	ing. ord. 2e cl. .	Meurthe, serv. ordin.
Mary ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Service municipal de Paris.—Annales des ponts et chaussées. — Cours de navig. à l'Ecole des ponts et chaussées.
Masquelez ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin. d'arr. — Marais de Rochefort.
Masquelez.	aspirant.	Creuse, serv. ordin.
Mathieu (O ✻).	ing. en ch. dir.	Charente-Inférieure, port militaire et port de commerce de Rochefort.
Matty (de) de Latour.	ing. en ch. 2e cl.	Basses-Alpes, serv. ordin.
Maubué (de).	ing. en ch. 2e cl.	Mayenne, serv. ordin.
Mauguin.	aspirant.	*Réserve.*
Maulbon d'Arbaumont ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Haute-Saône, serv. ordin.
Maupeou (de).	aspirant	*Congé.*
Maurel.	ing. ord. 2e cl. .	Doubs, can. du Rhône au Rhin, div. du sud. — Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Maurice ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
Mayor de Montricher ✻	ing. en ch. 2e cl.	*Congé.*
Mazoyer-Lagrange. . .	aspirant.	Haute-Vienne, serv. ord. – Jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire.
Mehaye.	élève 3e cl. . .	Ardèche, serv. ordin. (*mission*).
Melville (de). *Voir* Cottin.		
Ménard de la Groye. .	ing. ord. 2e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Menu de Menil ✻. . .	ing. ord. 2e cl.	Finistère, port militaire de Brest.
Méquet ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Manche, serv. ord.—Baie du Mont-St-Michel. —Ch. de fer de Paris à Cherbourg.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Méquin.	ing. en ch. 2e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Méray.	élève 3e cl.	Basses-Alpes, serv. ord. (*mission*).
Méry (Amédée) ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Eure, nav. de la Seine, 4e sect.—Serv. de l'Iton et études d'un can. de la Sarthe à l'Iton.
Méry (Edouard) ✱.	ing. ord. 1re cl.	Seine-Inférieure, serv. ord.—Port de Dieppe.
Mesnager (O ✱).	insp. divisionn.	1re inspection.
Meynard ✱.	ing. ord. 1re cl.	Rhône, serv. ordin.
Michal ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, nav. de la Seine, 2e et 3e section. — Nav. et quais dans l'intérieur de Paris.
Michel.	ing. ord. 2e cl.	Meurthe, serv. ordin.
Michel-Beaulieu.	ing. ord. 2e cl.	Somme, serv. ord. — Can. de la Somme et ports de com. — Ch. de f. de Paris sur l'Angleterre.
Michelier.	aspirant.	Basses-Alpes, serv. ordin.
Michelot.	ing. ord. 2e cl.	Navigation et quais dans l'intér. de Paris.
Midy.	aspirant.	Côte-d'Or, serv. ordin. — Chemin de fer de Paris sur la Méditerranée.
Mille.	ing. ord. 2e cl.	Nord, ch. de fer de Lille en Belgique. — Ch. de fer de Paris en Belgique.
Minard (O ✱).	insp. divisionn.	15e inspection.
Molard.	ing. ord. 2e cl.	Jura, serv. ordin.
Mondelet.	élève 2e cl.	Ariége, serv. ordin. (*mission*).
Mondésir (de). *Voir* Piarron.		
Mondot de Lagorce ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Yonne, serv. ordin.
Mondrel.	élève 2e cl.	Lot et Garonne, nav. du Lot, 2e section (*mission*).
Monestier.	aspirant.	Puy de-Dôme, serv. ordin.
Monnet.	ing. ord. 2e cl.	Jura, serv. ordin.
Montet. ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Haute-Garonne, nav. de la Baise. — Distrib. des eaux de la Neste, etc.
Montluisant ✱.	ing. en ch. dir.	Bouch.-du-Rhône, serv. ord. — Ports de com. — Ch. de fer de Marseille à Toulon.
Montricher (de). *Voir* Mayor.		
Montrond (de). *Voir* Fourcheut.		
Morandière. *Voir* Bricheteau.		
Moreau ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Haute-Saône, nav. de la Saône supérieure.
Morice-Larue ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Manche, ports de commerce.
Morin.	ing. ord. 1re cl.	Haute-Saône, serv. ordin.
Mougel.	ing. ord. 1re cl.	Egypte, *congé*.
Mounier ✱.	ing. en ch. dir.	Calvados, serv. ord. — Jonction de la Loire à la Manche. — Ports maritimes, etc. — Ch. de fer de Paris à Cherbourg.
Mourihon.	ing. ord. 2e cl.	*Congé*.
Muntz ✱.	ing. ord. 1re cl.	Bas-Rhin, serv. ordin.
Mutrécy-Maréchal ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Nièvre, navigation de la Loire, 1re section.
Mutrécy-Maréchal.	élève 1re cl.	Allier, serv. ordin. (*destin. tempor.*)
Myot.	élève 2e cl.	Loire, serv. ord. (*mission*).
N		
Nadault de Buffon ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Admin. centrale, division des usines.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Néhou ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Pas-de-Calais, serv. ord. d'arr.—Port de Calais.—Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Nicolas.	ing. ord. 2e cl. .	Côte-d'Or, serv. ord. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Noël (Charles) ✻. . .	ing. en ch. 2e cl.	Var, port militaire de Toulon.
Noël (Eugène) ✻.. . .	ing. en ch. 2e cl.	Secrét. du Conseil gén. des ponts et chauss. section des routes.
Noyon.	ing. ord. 2e cl. .	Morbihan, ports maritimes.
O		
O'Brien ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Rhône, nav. du Rhône, 1re section.
Olivier.	ing. ord. 1re cl..	Orne, serv. ordin.
Onfroy de Bréville ✻.	ing. en ch. dir..	Seine, chemin de fer de Paris en Belgique, 1re section.
Oudry.	aspirant.	Charente, serv. ordin.
P		
Paillerets. *V*. Bonnet.		
Pairier.	ing. ord. 2e cl. .	Gironde, pointe de Grave; rade du Verdon.
Paqueron.	élève 1re cl. . .	Lot-et-Garonne, nav. de la Garonne (*destin. temp.*).
Paquin.	ing. ord. 2e cl. .	Ardennes, serv. ord. — Canal des Ardennes.
Parandier ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Côte-d'Or, ch. de Paris sur la Méditerranée, section de Dijon à Châlon. — Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Paravey (de).	ing. ord. 1re cl.	Seine, *réserve*.
Partiot (O ✻).	ing. en ch. 1re cl.	Haute-Garonne, serv. ordin.
Pascal.	ing. ord. 2e cl. .	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
Pasquier.	élève 1re cl.. . .	Gard, ch. de fer de Nîmes à Montpellier (*destin. temp.*).
Passerat de Silans. . .	ing. ord. 1re cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Passy (de). *V*. Grissot.		
Payen ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Marne, canal de l'Aisne à la Marne. — Ch. de fer Paris à Strasbourg.
Pelaud.	aspirant.	Hautes-Alpes, serv. ordin.
Pellegrini ✻	ing. en ch. dir.	Lot, serv. ordin. — Navig. du Lot.
Perret.	élève 3e cl.. . .	Nord, ch. de fer de Paris en Belgique, 3e section (*mission*).
Perrey.	ing. ord. 2e cl. .	Loire, serv. ordin.
Perrier ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Vaucluse, serv. ordin.
Perronne.	élève 2e cl. . . .	Gard, serv. ordin. (*mission*).
Petit.	ing. ord. 2e cl. .	Nord., serv. ordin. — Ch. de fer de Paris en Belgique, 3e section.
Petot ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Vendée, serv. ordin. — Navig. de la Sèvre Niortaise, etc.
Petzold *V*. Leberecht.		
Philippon.	aspirant.	Tarn-et-Garonne, serv. ord.—Nav. du Tarn.
Phillips.	élève 1re cl. . .	Lot, nav. du Lot, 2e section.
Piarron de Mondésir. .	ing. ord. 2e cl. .	Oise, ch. de fer de Paris en Belg., 1re sect.
Picot ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Isère, serv. ordin.
Pigault de Beaupré. .	ing. ord. 2e cl. .	Manche, serv. ordin. —Ports de commerce.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Pihet ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Haute-Vienne, serv. ord. — Jonction de la Vienne au Cher, etc. — Ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Pille.	ing. ord. 2e cl.	Yonne, serv. ordin.
Pintedevin Du Jardin.	ing. ord. 2e cl.	Calvados, serv. ord. — Jonction de la Loire à la Manche.
Piolle de Champflorin.	ing. ord. 2e cl.	Gironde, serv. ord. — Chemin de fer de Paris en Espagne.
Planchat.	ing. ord. 2e cl.	Morbihan, port militaire de Lorient.
Plantier ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Finistère, serv. ord. — Canal de Nantes à Brest.—Chemin de fer de Paris à Brest.
Plassiard.	ing. ord. 1re cl.	Moselle, serv. ord.—Chemin de fer de Metz à Sarrebruck.
Pluyette.	élève 2e cl. . .	Somme, chemin de fer de Paris en Belgique, 2e section (*mission*).
Pognon.	ing. ord. 2e cl.	Allier, serv. ordin.
Poirée (O ✱).	inspect. division.	12e inspection.
Poirée (Charles). . . .	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Oise, nav. de la Seine, 3e section.
Poirée (Jules).	ing. ord. 2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Poirel ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Travaux du port d'Alger.
Potel ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes et canal de Niort à la Rochelle.
Potier (O ✱).	ing. en ch. 2e cl.	Russie, *congé*.
Pouëttre ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Orne, serv. ord. — Jonction de la Sarthe à l'Iton. — Jonction de la Loire à la Manche par l'Orne, etc. — Chemin de fer de Paris à Brest.
Poulle ✱.	ing. en ch. 2e cl.	Bouches-du-Rhône, canal d'Arles à Bouc. — Navig. du Rhône, 4e section.
Pradal ✱.	ing. ord. 1re cl.	Hérault, canal du Midi.
Protche.	ing. ord. 2e cl.	Répétiteur à l'École des ponts et chaussées.
Prudhomme.	ing. ord. 1re cl.	Haut-Rhin, serv. ordin.
Prus (O ✱).	ing. en ch. 1re cl.	Maine-et-Loire, serv. ord. — Chemin de fer de Paris à Nantes.
Pugnet.	élève 2e cl. . .	Gironde, serv. ordin. (*mission*).
Q		
Quaisain.	aspirant.	Somme, serv. ordin.
Quartery (de).	élève 3e cl. . .	Vendée, serv. ordin. (*mission*).
Quilliard.	ing. ord. 2e cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes, etc.
Quirit de Coulaine. . .	ing. ord. 1re cl.	Maine-et-Loire, serv. ord. — Chemin de fer de Paris à Nantes.
R		
Rabourdin ✱.	ing. en ch. 1re cl.	Creuse, serv. ordin.
Railliard.	aspirant.	Doubs, serv. ordin.
Raoulx.	ing. ord. 2e cl.	Var, port militaire de Toulon.
Rapin.	ing. ord. 2e cl.	Vosges, serv. ordin.
Ravier.	aspirant.	Bas-Rhin, serv. ordin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Ravisy.	aspirant.	Indre, serv. ordin.
Raymond-Legrand. . .	ing. ord. 2e cl.	Aisne, serv. ordin.
Raynal.	ing. ord. 1re cl.	Aude, canal du Midi.
Regnard.	ing. ord. 2e cl. .	Cher, canal de Berry.
Regnard-Roux.	ing. ord. 1re cl.	Jura, serv. ordin.
Regnauld de Lannoy. .	ing. ord. 1re cl.	Drôme, navigation du Rhône, 2e section. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Regnier-Vigouroux. . .	élève 2e cl. . . .	Aude, serv. ordin. (*mission*).
Régy.	ing. ord. 1re cl.	Lot. nav. du Lot. 1re section.
Reibell (O ✻).	insp. div. adj. .	Manche, port militaire de Cherbourg.
Remise.	ing. ord. 1re cl.	Saône-et-Loire, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée, section de Dijon à Châlon.
Renaud ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Seine-Inférieure, ports de commerce.
Rérolle (✻).	ing. en ch. 1re cl.	Allier, serv. ord. – Nav. de l'Allier.—Ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Reydellet.	ing. ord. 1re cl.	Ain, serv. ordin.
Reynard ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Manche, port militaire de Cherbourg.
Reynaud ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Seine, service des phares, etc.—Cours d'architecture à l'Ecole polytech. et à l'Ecole des ponts et ch.—Ch. de fer de Paris en Belgique, gare de Paris.
Richard.	ing. ord. 2e cl. .	Morbihan, serv. ord.—Canal de Nantes à Brest.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Richey.	élève 3e cl. . . .	Charente, serv. ordin. (*mission*).
Richomme.	ing. ord. 2e cl. .	Cher, ch. de fer de Paris sur le centre de la France, sect. d'Orléans à Vierzon et à Bourges.
Ritter..	aspirant.	Vendée, serv. ord.—Nav. de la Sèvre Niortaise.
Robaglia.	élève 3e cl. . . .	Lot-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e section (*mission*).
Robillard ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Eure, serv. ordin.
Robin (O ✻).	ing. en ch. dir. .	Seine, serv. ord.—Contrôle des travaux des compagnies.—Atelier central des ponts à bascule.—Ch. de fer de ceinture autour de Paris.
Robin.	aspirant.	Allier, serv. ordin.
Robinot ✻.	insp. div. adj. .	3e inspection des chemins de fer.
Rogon de Carcaradec.	aspirant.	Morbihan, port militaire de Lorient.
Rolland de Ravel. . . .	ing. ord. 2e cl. .	*Congé*.
Romany. *Voir* Feline.		
Roquecave - d'Haumières-Thuret ✻. . . .	ing. en ch. 1re cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Rougemont (de). *Voir* Balisson.		
Rougeul.	aspirant.	Aveyron, serv. ordin.
Rousselle.	aspirant.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Rozat de Mandres. . .	ing. ord. 2e cl. .	Yonne, serv. ordin.
Ruelle.	ing. ord. 2e cl. .	Cantal, serv. ordin.—Percée du Lioran.
Rumeau ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Loir-et-Cher, serv. ordin.
S		
Saige.	ing. ord. 2e cl.	Oise, ch. de fer de Paris en Belgique, 1re sect.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
St-Claire. *Voir* Tonnet.		
St-Denis. *Voir* Fleur.		
Saint-Guilhem ✻. . . .	ing. ord. 1re cl.	Haute-Garonne, serv. ordin.
Saint-Odille. *V*. Guerre.		
St-Venant. *Voir* Barré.		
Sallebert.	ing. ord. 2e cl. .	Landes, serv. ordin. — **Canal latéral à l'Adour, etc.**
Salles.	aspirant.	Ariége, serv. ordin.
Sans.	aspirant.	Drôme, serv. ordin.
Savarin.	élève 2e cl. . . .	Aube, canal de la haute Seine (*mission*).
Sazilly (de). *Voir* Torterue.		
Schérer.	ing. ord. 2e cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Schlemmer.	élève 2e cl. . . .	Saône-et-Loire, nav. de la Saône inférieure (*mission*).
Schloesing.	ing. ord. 2e cl. .	Lot-et-Garonne, nav. du Lot, 2e section.
Schwilgué ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Bas-Rhin, serv. ord. — Canal de la Marne au Rhin, 3e section.—Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Sciama.	élève 1re cl. . .	Vendée, serv. ordin. (*mission*).
Sénéchal ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Seine, ponts à bascule et police du roulage dans le département de la Seine.
Sermet (de). *V*. Cabanel		
Serry (de). *V*. Grillet.		
Sevène.	élève 3e cl. . . .	Lot, serv. ordin. (*mission*).
Sewrin. *Voir* Bassompierre.		
Sganzin ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Morbihan, port militaire de Lorient.
Siau ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Gironde, *disponibilité*.
Sicot.	élève 1re cl. . .	Indre, serv. ordin. (*destin. tempor.*).
Silans (de). *V*. Passerat.		
Silguy (de) (O ✻). . .	insp. divisionn.	11e inspection.
Simon.	ing. ord. 2e cl.	Dordogne, navigation de la Dordogne.
Simonneau.	aspirant.	Hérault, serv. ordin.
Sirodot.	ing. ord. 1re cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Solacroup.	élève 1re cl. . .	Hérault, port de Cette (*destin. tempor.*).
Soleau ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Corse, serv. ordin.
Sourdiaux.	élève 3e cl. . . .	Bouches-du-Rhône, serv. ordin. (*mission*).
Spinasse ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Dordogne, navigation de la Dordogne. Navigation de la Corrèze et de la Vézère, et études de canalisation.
Stapfer.	ing. ord. 1re cl.	Seine, serv. ordin.
Sugot.	aspirant.	Ardèche, serv. ordin.
Surell ✻.	ing. ord. 2e cl.	Gard, navigation du Rhône, 3e section.
T		
Tabuteau.	ing. ord. 2e cl. .	Gironde, serv. ordin. — Ch. de fer de Paris en Espagne.
Taillefert ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Charente, serv. ordin.—Nav. de la Charente.
Tainturier.	élève 3e cl. . . .	Moselle, service ordin. (*mission*).
Talabot ✻.	ing. en ch. 2e cl.	*Congé*.
Tarbé de St.-Hardouin.	ing. ord. 2e cl. .	Marne, serv. ordin.
Tarbé de Vauxclairs ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Aisne, serv. ordin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Tardy.	ing. ord. 2e cl. .	Pyrénées-Orientales, serv. ordin. — Port de Port-Vendres.
Tassy.	ing. ord. 2e cl. .	Var, serv. ordin.
Tastu-Collet.	ing. ord. 2e cl. .	Pyrénées-Orientales, serv. ordin.
Tavernier.	ing. ord. 2e cl. .	Saône-et-Loire, nav. de la Saône inférieure. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Thénard.	ing. en ch. 1re cl.	Gironde, nav. de l'Isle.
Thiollière.	ing. ord. 2e cl. .	Côte-d'Or. — Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée, section de Dijon à Châlon.
Thirion ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Ardennes, nav. de la Meuse. — Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Thoyot.	ing. ord. 1re cl.	Loiret ch. de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Thuret. *Voir* Roquecave-d'Haumières.		
Tisserand.	élève 1re cl.. . .	Loire-Inférieure, serv. ordin. (*destin temp.*).
Tonnet de St-Claire. . .	ing. ord. 1re cl.	Eure, serv. ordin.
Torterue de Sazilly. . .	ing. ord. 2e cl. .	Loiret, ch. de fer de Paris sur le centre de la France, sect. d'Orléans à Vierzon.
Tostain ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Calvados, ports maritimes et canal de Caen à la mer. — Ch. de fer de Paris à Cherbourg.
Tournadre (de).	élève 1re cl. . .	Vaucluse, nav. du Rhône, 3e section (*destin. temporaire*).
Toussaint.	ing. en ch. 2e cl.	Bouches-du-Rhône, ports de commerce.
Tricotel.	aspirant.	Ille-et-Vilaine, serv. ordin.—Ch. de fer de Paris à Brest.
Trit.	ing. ord. 1re cl.	Manche, serv. ordin.
Trotté de Laroche (O ✻).	insp. div. adj. .	Finistère, port militaire de Brest.
U		
Uhrich.	ing. en ch. 2e cl.	Hautes-Alpes, serv. ordin.
V		
Vaissière.	aspirant.	Indre, serv. ordin.
Vallée (O ✻).	insp. divisionn.	6e inspection.
Vallée.	aspirant.	Cantal, serv. ordin.
Vallès.	ing. ord. 1re cl.	Lot, nav. du Lot, 1re section.
Vallot (Simon) ✻. . .	ing. en ch. 1re cl.	Direction du dépôt des cartes et plans.—Cours d'architect. à l'École des ponts et chaussées.
Vallot (Jean-Ch.) ✻. .	ing. en ch. 1re cl.	Aveyron, serv. ordin.
Van-Blarenberghe. . .	aspirant.	Somme, serv. ordin.
Varennes (de) *V*. Maitrot.		
Vauquelin ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Cher, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur le centre de la France.
Vauthier ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Corrèze, serv. ordin.
Vauthier.	ing. ord. 2e cl.	Brésil, *congé*.
Vauvilliers (O ✻). . .	inspect. général.	
Verdevoye.	aspirant.	Nièvre, canal latéral à la Loire, 1re division.
Vergès (de) (O ✻). . .	ing. ord. 1re cl.	*Congé*.
Vergez.	ing. ord. 2e cl.	Tarn-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 1re section.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Vergne.	aspirant.	Dordogne, navigation de l'Isle.
Vernis.	élève 1re cl. . .	Nord, exploitation des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique (*destinat. temporaire*).
Véron-Duverger. . . .	ing. ord. 2e cl.	Rhône, nav. de la Saône inférieure.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Verrier.	élève 2e cl. . . .	Loiret, chemin de fer d'Orléans à Vierzon (*mission*).
Viard ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Vicart.	ing. ord. 2e cl.	Ardennes, serv. ord. — Canal des Ardennes.
Vicat (O ✻).	ing. en ch. dir.	Isère, explor. relat. aux chaux hydrauliques.
Vignon. ✻.	ing. ord. 1re cl.	Yonne, serv. ordin.
Vigoureux (O ✻). . .	insp. divisionn.	5e inspection.
Vigouroux. *V.* Regnier.		
Villeneau.	élève 2e cl. . .	Loire-Inférieure, ports maritimes de commerce (*mission*).
Viller.	élève 1re cl. . .	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e sect. (*destinat. temporaire*).
Vimal-Dupuy ✻. . . .	ing. ord. 1re cl.	(F. f. d'ing. en ch.) Haute-Loire, serv. ord.
Vinard ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Gard, serv. ordin.
Viollet ✻.	insp. div. adj. .	4e inspection des chemins de fer.
Vionnois.	ing. en ch. 2e cl.	Vosges, serv. ordin.
Virla ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Hérault, ports de Cette et d'Agde, etc.
Vogin.	ing. ord. 2e cl.	Corse, serv. ordin.
Voinchet.	ing. ord. 2e cl.	Haute-Saône, nav. de la Saône supérieure. — Ch. de fer de la Médit. sur le Rhin.
Voisin.	élève 1re cl. . .	Secrétariat du conseil général des ponts et chaussées.
Volmerange.	ing. ord. 2e cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e sect.
Vossier.	élève 2e cl. . . .	Lot, nav. du Lot, 1re sect. (*mission*.)
Vuillet ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Doubs, serv. ordin.
W		
Wantzel.	ing. ord. 2e cl.	Répétiteur à l'École polytechnique.
Wartelle d'Herlincourt.	ing. ord. 1re cl.	Pas-de-Calais, nav. de l'Aa et can. de Calais. — Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Watier (François). . .	ing. ord. 2e cl.	Marne, nav. de la Marne. — Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Watier (N.-Alex.). . .	aspirant.	Manche, port militaire de Cherbourg.
Welter.	ing. ord. 2e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Werner.	élève 3e cl. . . .	Bas-Rhin, serv. ordin. (*mission*.)
Z		
Zeiller.	ing. ord. 1re cl.	Meurthe, can. de la Marne au Rhin, 2e sect. — Ch. de fer de Paris à Strasbourg.

INGÉNIEURS ET ÉLÈVES HONORAIRES.

Behr (de), ing. ord. (Pays-Bas).
Binet (O ✻).
Châteaubourg (Basset de).
Deroys-St-Michel, aspirant.
Duchanoy ✻, ing. en chef.
Gay-Lussac (C ✻).
Grouchy (de) ✻.
Hoguer ✻.
Liouville.
Manetti, aspirant (Toscane).
Mathieu (O ✻).
Montalivet (Cte de) (G O ✻).
Pichard, ing. en chef (Suisse).
Reynaud (baron) ✻.
Vuitry, ing. ordinaire.
Vuitry fils.

INGÉNIEURS EN RETRAITE.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départements.
MM.			
Andréossi.	ing. ordin. . . .	Castelnaudary. . .	Aude.
Anselin ✱.	insp. div. hon.	Châteauroux. . . .	Indre.
Arnauld.	ing. ordin. . . .	Paris	Seine.
Arnollet.	ing. en chef. . .	Dijon.	Côte-d'Or.
Aunier ✱.	ing. en chef. . .	Guéret.	Creuse.
Belmas.	insp. div. hon. .	Aurillac.	Cantal.
Belu ✱	insp. div. hon.	Amiens.	Somme.
Bertin.	insp. div. hon.	Paris.	Seine.
Bétourné.	ing. en chef. . .	Alençon.	Orne.
Blanchard.	insp. div. hon. .	Caen.	Calvados.
Blanvillain ✱.	insp. div. hon. .	Laon.	Aisne.
Borot ✱.	ing. ordin. . . .	Dijon.	Côte-d'Or.
Boudhors.	ing. ordin . . .	Paris.	Seine.
Bouessel ✱.	insp. div. . . .	Rennes.	Ille-et-Vilaine.
Callier.	ing. en chef. . .	Guéret.	Creuse.
Carbon.	ing. ordin. . . .	Hennebont.	Morbihan.
Caristie.	ing. ordin. . . .	Avallon	Yonne.
Chamberet (de). . . .	ing. en chef. . .	Lons-le-Saulnier. .	Jura.
Chambette.	ing. ordin. . . .	Paris.	Seine.
Cherrier (P.-B.). . .	ing. en chef. . .	Fontainebleau. . .	Seine-et-Marne.
Cherrier (C.-T.). . .	ing. ordin. . . .	La Flèche.	Sarthe.
Coinchon.	ing. ordin. . . .	Moulins.	Allier.
Cordier ✱.	insp. div.	Paris.	Seine.
Cormier.	ing. en ch. hon.	La Limousinière. .	Loire-Inférieure.
Coster.	ing. en chef. . .	Versailles.	Seine-et-Oise.
Crassous ✱.	ing. en chef. . .	Auch.	Gers.
Crozet (O ✱).	insp. div. adj. .	Grenoble.	Isère.
Dan de la Vauterie (O ✱).	insp. div. hon.	St-Lô.	Manche.
Delatombe ✱.	ing. en chef. . .	Versailles.	Seine-et-Oise.
Deslandes de Lancelot.	ing. en chef. . .	Laval.	Mayenne.
D'Hostel.	ing. en chef. . .	Alençon.	Orne.
Dubrac.	ing. ordin. . . .	Tours.	Indre-et-Loire.
Dufour.	ing. ordin. . . .	Abbeville.	Somme.
Duplanier.	ing. en chef. . .	Tours	Indre et-Loire.
Dutens aîné (O ✱). .	insp. gén. . . .	Paris.	Seine.
Dutens jeune ✱. . . .	ing. en chef. . .	Cagnes.	Var.
Duvergier.	ing. en chef. . .	Blois.	Loir-et-Cher.
Féral.	ing. en chef. . .	Paris.	Seine.
Girardeau.	ing. ordin. . . .	Nancy.	Meurthe.
Goury aîné (O ✱). .	insp. div. hon. .	Angers.	Maine-et-Loire.
Grandin.	ing. ordin. . . .	Tours.	Indre-et-Loire.
Greilet Du Peirat ✱.	ing. en chef. . .	La Rochelle. . . .	Charente-Infér.
Grulet.	ing. en ch. hon.	Carcassonne. . . .	Aude.
Hesse ✱.	ing. en chef. . .	Brest.	Finistère.
Hubert.	ing. ordin. . . .	Foix.	Ariége.
Jandel.	ing. ordin. . . .	Nancy.	Meurthe.
Jousselin ✱.	insp. div.	Paris.	Seine.
Lecor ✱.	insp. div. hon. .	Paris.	Seine.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départements.
MM.			
Lehot.	ing. ordin. . . .	Paris.	Seine.
Lemierre ✻.	ing. en chef. . .	Nantes.	Loire-Inférieure.
Leroux ✻.	ing. en chef. . .	Cherbourg.	Manche.
Lescure de Bellerive ✻	insp. div. adj. .	Paris.	Seine.
Letellier (O ✻). . . .	insp. gén. hon.	Paris.	Seine.
Levaillant de Bovent ✻	ing. en chef. . .	Paris.	Seine.
Lhoste ✻.	insp. div. hon.	Troyes.	Aube.
Livache du Plan ✻. .	ing. en chef. . .	Orange.	Vaucluse.
Loysel.	ing. ordin. . . .	Fougères.	Ille-et-Vilaine.
Luczot.	ing. en chef. . .	Paris.	Seine.
Maffre ✻.	ing. ordin. . .	Béziers.	Hérault.
Mallet (Ch.) (O ✻). .	insp. gén. hon.	Paris.	Seine.
Mandar ✻.	ing. en chef. . .	Paris.	Seine.
Marchant.	ing. ordin. . . .	Paris.	Seine.
Mariès.	ing. en chef. . .	Albi.	Tarn.
Martin.	ing. ordin. . . .	Bordeaux.	Gironde.
Masson.	ing. ordin. . . .	Poitiers.	Vienne.
Maurette.	ing. ordin. . . .	Toulouse.	Haute-Garonne.
Mercadier ✻.	ing. en chef. . .	Château-Thierry. .	Aisne.
Mialhe.	ing. ordin. . . .	Narbonne.	Aude.
Michaux.	ing. ordin. . . .	Senlis.	Oise.
Midy de la Grenneraye-Surville. . . .	ing. ordin. . . .	Paris.	Seine.
Mordret ✻.	ing. en chef. . .	Pithienville. . . .	Eure.
Mossère (O ✻). . . .	ing. en chef. . .	Strasbourg. . .	Bas-Rhin.
Navarre ✻.	ing. en chef . .	Orléans.	Loiret.
Pelée.	ing. ordin. . . .	Valognes.	Manche.
Piou ✻.	ing. en chef. . .	Rennes.	Ille-et-Vilaine.
Plagniol.	ing. en ch. hon.	Privas.	Ardèche
Plainchant.	ing. en chef. . .	Nevers.	Nièvre.
Poignant.	ing. ordin. . . .	Saint-Thibaud. . .	Cher.
Polonceau (O ✻). . .	insp. div.. . . .	Paris.	Seine.
Quesney.	ing. ordin. . . .	Chartres.	Eure-et-Loir.
Quilhet ✻.	ing. en chef. . .	Mortagne.	Orne.
Richer ✻.	insp. div. hon. .	Avranches.	Manche.
Robiquet.	ing. en chef. . .	Rennes.	Ille-et-Vilaine.
Rouget.	ing. en chef. . .	Avignon.	Vaucluse.
Roussigné ✻.	insp. div.. . .	Paris.	Seine.
Roze.	ing. en chef. . .	Sens.	Yonne.
Salomon Boisroufier.	ing. ordin. . . .	Bourbon-Vendée.	Vendée.
Sauclières.	ing. ordin. . . .	Apt.	Vaucluse.
Tandol.	ing en ch. hon.	Montauban. . . .	Tarn-et-Garonne.
Tibord.	ing. en chef. . .	Nevers.	Nièvre.
Treton-Dumousseau. .	ing. en chef. . .	Perpignan.	Pyrén.-Orient.
Trudon.	ing. en chef. . .	Paris.	Seine.
Vaissière.	ing. en chef. . .	Castres.	Tarn.
Viallet ✻.	ing. en chef. . .	Mende.	Lozère.
Wenger.	ing. en ch. hon.	Metz.	Moselle.

INGÉNIEURS GÉOGRAPHES.

Clément.	ing. géographe.	St-Lô.	Manche.
Lanjuinais.	ing. géographe.	Laval.	Mayenne.
Duhamel.	ing. géographe.	Rochefort . . .	Charente-Infér.

VEUVES D'INGÉNIEURS PENSIONNÉES.

Noms et grades des maris.		Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM.		Mesd.		
Advyné	Ing. en chef.	Champossin de St-Silvestre.	Draguignan	Var.
Alis-Desgranges	Ing. en chef.	Seghers	Besançon	Doubs.
Anfray	Ing. en chef.	Lemat	Rennes	Ille-et-Vilaine.
Baillet	Ing. en chef.	Payn-Dupéron	Paris	Seine.
Bailly	Ing. ordin.	Labadens	Toulouse	Haute-Garonne.
Baltus	Ing. ordin.	Voiret	Villefranche	Rhône.
Baudesson	Ing. en chef.	de Lagallisserie	Paris	Seine.
Beauson	Ing. en chef.	Coulon	Arras	Pas de-Calais.
Beillard	Ing. ordin.	Dumoustier	Rennes	Ille-et-Vilaine.
Bergny	Insp. gén.	Lefebure	Paris	Seine.
Bertheau-Duchesne	Ing. en chef.	Guilhon	Montauban	Tarn-et-Garonne.
Berthelmy	Ing. en chef.	Villeneuve	Tulle	Corrèze.
Billoin	Ing. en chef.	Bouloumié	Cahors	Lot.
Boistard	Ing. en ch. dir.	Laurent	Paris	Seine.
Bondon	Ing. ordin.	Caudières	Martigues	Bouches-du-R.
Bouchon	Ing. ordin.	Bayard	Ferte-s.-Jouarre.	Seine-et-Marne.
Boulnois (de)	Ing. ordin.	Cherrier	Paris	Seine.
Bredif	Ing. en chef.	Bernon	La Rochelle	Charente-Infér.
Bridenne	Ing. ordin.	Faucon	Agen	Lot-et-Garonne.
Brisson	Insp. div.	Huard de l'Enclos.	Paris	Seine.
Brue	Ing. ordin.	Corsi	La Ciotat	Bouches-du-Rh.
Brun	Ing. en chef.	de Facien	Albi	Tarn.
Champion-Labretonnière.	Ing. en chef.	Vexiau	La Rochelle	Charente-Infér.
Chantron	Ing. ordin.	Forest	Lyon	Rhône.
Charbonnières	Ing. ordin.	Levasseur	Colmar	Haut-Rhin.
Charles	Ing. ordin.	Peneau	Châteauroux	Indre.
Chevalier	Ing. ordin.	Saint-Jean	Durtal	Maine-et-Loire.
Coïc	Insp. div.	Beruté	Paris	Seine.
Coudere	Ing. en chef.	Truelle	Paris	Seine.
Courant	Ing. en chef.	Montillot	Paris	Seine.
Cousin	Ing. en chef.	Tanevot	Paris	Seine.
Dalesme	Ing. ordin.	Salle	Limoges	Haute-Vienne.
Daugy	Ing. ordin.	Bignon	Meaux	Seine-et-Marne.
Dedaux	Ing. ordin.	Lespiau	Montauban	Tarn-et-Garonne.
Defougères	Insp. gén. hon.	Grandjean de la Coudraye	Aix	B.-du-Rhône.
Dejardin	Ing. ordin.	Solente	Meaux	Seine-et-Marne.
Delbergue-Cormont	Insp. div. hon.	Duperron	Paris	Seine.
Derrien	Insp. div.	Chardonnet	Paris	Seine.
Deschamps	Insp. gén.	Declèves	Bordeaux	Gironde.
Despéramons	Ing. ordin.	Lasne	Calais	Pas-de-Calais.
Dinet	Ing. ordin.	Hutteau	Orléans	Loiret.
Drappier	Insp. gén.	Kdon	Paris	Seine.
Dru	Ing. ordin.	Deduist	Château-Thierry.	Aisne.
Duret	Ing. ordin.	Blerzy	Paris	Seine.
Duleau	Ing. en chef.	Deroisin	Paris	Seine.
Durand	Ing. ordin.	Granier	Nîmes	Gard.
Duval	Ing. en ch. dir.	Ricard	Draguignan	Var.
Duvivier	Ing. en ch. dir.	Badollier	Chartres	Eure-et-Loir.
Egault des Noës	Ing. en chef.	Macé de Bagneux.	Paris	Seine.
Emmery	Insp. div.	Perier	Paris	Seine.
Epailly	Ing. en chef.	Beranger	Paris	Seine.
Eudel	Ing. en chef.	Gouneaud	Versailles	Seine-et-Oise.
Eustache	Insp. div.	Michel de Préfosse.	Paris	Seine.

Noms et grades des maris.		Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM.		Mesd.		
Fabulet	Ing. ordin.	Durieux	Péronne	Somme.
Faye	Ing. ordin.	Dubrac	Le Perray	Seine-et-Oise.
Figeac	Ing. en chef.	Alary	Narbonne	Aude.
Fleuret	Profess. de fortific. à l'école royale milit. de Paris.	Petit	Pont-à-Mousson.	Meurthe.
Forey	Ing. en chef.	De Longchamp	Nîmes	Gard.
Fouques-Duparc	Insp div.	Letellier	Paris	Seine.
Fournet	Ing. en chef.	Thurmann	Lyon	Rhône.
Fournier	Ing. ordin.	Desmarets	Compiègne	Oise.
François	Ing. ordin.	Hua	Paris	Seine.
Freminville	Ing. en chef.	Chezy	Paris	Seine.
Genieys	Ing en chef.	Tanevot	Paris	Seine.
Girard	Ing. en ch. dir.	Ricot	Paris	Seine.
Gouilly	Ing. ordin.	St-Pol de Villedieu.	Le Puy	Haute-Loire.
Grangent	Ing. en ch. dir.	Pagon	Nîmes	Gard.
Grangez	Ing. en chef.	Courtin	Evreux	Eure.
Gretry	Ing. ordin.	Gaillard	Orléans	Loiret.
Guillebon (de)	Ing. en chef.	Guillebon (de)	Paris	Seine.
Guillemot	Ing. ordin.	Bertrand	Vitry	Marne.
Guillemot	Ing. en chef.	Antoine	Beaune	Côte-d'Or.
Hageau	Insp. div.	Froville	Clamecy	Nièvre.
Havet	Ing. en chef.	Dusablon	Saintes	Charente-Inf.
Hebert	Ing. en chef.	Dutremblay	Montdidier	Somme.
Hémery	Ing. ordin.	Quemin	Paris	Seine.
Henri	Ing. ordin.	Vallat	Gentilly	Seine.
Hervouet	Ing. en chef.	Sibille	Nantes	Loire-Inférieure.
Hillou	Ing. ordin.	Moulin	Lyon	Rhône.
Huibratte	Ing. ordin.	Charpentier	Brive	Corrèze.
Husson	Ing. en chef.	Maucomble	Strasbourg	Bas-Rhin.
Jobert	Ing. ordin.	Fournier	Belfort	Haut-Rhin.
Jolly	Ing. ordin.	Surcy Foreau	Chartres	Eure-et-Loir.
Jollois	Ing. en ch. dir.	Soufflot	Paris	Seine.
Kermel (de)	Ing. en chef.	De Silguy	Quimper	Finistère.
Lacoste	Ing. ordin.	Pillet	Grenoble	Isère.
Lallié	Ing. en chef.	Lallié	Lyon	Rhône.
Lamandé	Insp. gén.	De la Blanchardière	Paris	Seine.
Larmarle	Ing en chef.	Larcher	La Vignette de Pouilly	Meuse.
Laurencin	Ing. ordin.	Maria	Rochefort	Charente-Infér.
Ledure	Ing. ordin.	Ledure	Paris	Seine.
Lenglier	Ing. en chef.	Couillard	Pontivy	Morbihan.
Léonard-Juvigny	Ing. en chef.	Antonin	Mâcon	Saône-et-Loire.
Le Père	Insp. div.	Osmont	Gisors	Eure.
Lessan (de)	Insp. div.	Gobert de Neufmoulin	Besançon	Doubs.
Letexier	Ing. ordin.	Céard	Paris	Seine.
Letocart	Ing. ordin.	Robinot de Malleville	Vienne	Isère.
Levatois	Ing. ordin.	Chevesaille	Mortagne	Orne.
Lingée	Ing. en chef.	Gauthier	Faucogney	Haute-Saône.
Lobligeois	Ing. en chef.	Moutondon	Limoges	Haute-Vienne.
Maillard	Ing. en chef.	Postel	Avranches	Manche.
Martret-Préville	Ing. ordin.	Saint-Briant	Rennes	Ille-et-Vilaine.
Maury	Ing. en chef.	Picard	Paris	Seine.
Mengin	Ing. en ch. dir.	Lecreulx	Nancy	Meurthe.
Moline de St-Yon	Insp. div. hon.	Dubois de Descreons	Chartres	Eure-et-Loir.
Mongenet	Ing. en chef.	Cruzilliat	Grenoble	Isère.
Morisset-Dubréau	Ing. ordin.	Leclerc	Dijon	Côte-d'Or.
Mossé	Ing. en chef.	Werbrouck	Nevers	Nièvre.
Navier	Insp. div. adj.	Charlot	Paris	Seine.

Noms et grades des maris.		Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM.		Mesd.		
Normand.	Ing. ordin. . .	Dufresnoy.	Saumur.	Maine-et-Loire.
OlivierdeVaucelle.	Ing. en chef. .	De Fayolle.	Poitiers.	Vienne.
Pescheloche. . . .	Ing. en chef. .	Dalmas de la Peyrousse.	Paris.	Seine.
Pierret.	Ing. ordin. . .	Oudot.	Vassy.	Haute-Marne.
Pin.	Ing. ordin. . .	Anglade.	Castelnaudary. .	Aude.
Pironneau.	Ing. en chef. .	De Mazerat.	Angoulême. . . .	Charente.
Plagniol.	Ing. ordin. . .	Lajard.	Aix.	Bouch.-du-Rhôn.
Polangie de Rancé.	Ing. ordin. . .	Michel.	Dreux.	Eure-et-Loir.
Portal.	Ing. ordin. . .	Niel.	Rouen.	Seine-Infér.
Pottier.	Ing. ordin. . .	Grimault.	Pontivy.	Morbihan.
Pouzols.	Insp. div. hon.	Gaich.	Castel-Sarrazin.	Tarn-et-Gar.
Prepetit.	Ing. en chef. .	Buor.	Les Sables. . . .	Vendée.
Rapatel.	Ing. en chef. .	Eon-Duval.	Nantes.	Loire-Infér.
Robin.	Ing. ordin. . .	Muller.	Strasbourg. . . .	Bas-Rhin.
Roulin.	Ing. ordin. . .	Desfeux.	Fougères.	Ille-et-Vilaine.
Saget.	Insp. div. . . .	Lecomte.	Metz	Moselle.
Saint-Genis.	Insp. div. . . .	Delort.	Libourne.	Gironde.
Simonot de Vertenay.	Ing. en chef. .	Caffard de Long. .	Clamecy.	Nièvre.
Siret.	Ing. en chef. .	Maupetit.	Privas.	Ardèche.
Tannay.	Ing. en chef. .	Cellery d'Allens. .	Foix.	Ariége.
Tarbe de Vauxclairs.	Insp. gén. . . .	Sallot.	Paris.	Seine.
Tibord.	Ing. ordin. . .	Brunier.	Felletin.	Creuse.
Tourneux.	Ing. en chef. .	Brisson.	Paris.	Seine.
Vaillant.	Ing. ordin . .	Jacquet	Paris.	Seine.
Vionnois.	Ing. en chef. .	Gallois.	Paris.	Seine.
Vivien.	Ing. ordin. . .	Giraud.	Bourg-St-Andéol	Ardèche.
Watbled.	Ing. ordin. . .	Delegorgue.	Amiens.	Somme.
Wiotte.	Ing. en ch. dir.	Ricot.	Paris.	Seine.

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE

DES

CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

EN ACTIVITÉ OU EN DISPONIBILITÉ.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
A		
Adam (Alfred).	3e cl.	Loiret, serv. ordin.
Adam (Etienne). . . .	2e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Adenis.	3e cl.	Creuse, routes départem.
Aldebert.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Cantal, serv. ordin.
Alexandre.	1re cl.	Seine et-Oise, serv. ordin.
Allain.	2e cl.	Manche, ports de commerce.
Allemand	1re cl.	Loir et Cher, serv. ordin.
Alric.	3e cl.	Seine-et-Oise, navigation de la Seine, 3e section.
Amagat.	3e cl.	Cher, serv. ordin.
Amblard.	3e cl.	*Congé*
Ancelin.	2e cl.	Charente, serv. ordin.
Ancèze (Joseph). . . .	3e cl.	Morbihan, ports maritimes.
Ancèze (Pierre). . . .	3e cl.	Ille-et-Vilaine, canal d Ille-et-Rance.
Anfray.	2e cl.	Ille et-Vilaine, serv. ordin
Anot.	3e cl.	Saône-et-Loire, navigation de la Saône inférieure.
Anus	2e cl.	Saône-et Loire, navigation de la Saône inférieure.
Armaing.	2e cl.	Aude, serv. ordin.
Arman.	3e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Armand.	2e cl.	Gard, navigation du Rhône, 3e section.
Assas.	3e cl.	Corrèze, serv. ordin.
Aubert (Charles). .	3e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Aubert (François). . .	2e cl.	Dordogne, navigation de la Dordogne.
Audiat.	3e cl.	Cher, canal latéral à la Loire, 2e division.
Augereau.	1re cl.	Vendée, serv. ordin.
Aulard.	3e cl.	Lot et-Garonne, serv. ordin.
Aussepé.	3e cl.	Isère, serv. ordin.
Auxerre.	2e cl.	Seine, contrôle des travaux des compagnies.
Aylies.	3e cl.	Lot-et-Garonne, serv. ordin.
B		
Baillard.	3e cl.	Moselle, serv. ordin.
Baillon.	3e cl.	Charente Inférieure, routes départem.
Bailly.	3e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Baley.	3e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Barbé.	2e cl.	Saône-et-Loire, expér. sur l'entret. des routes.
Barbelet.	3e cl.	Saône et-Loire, canal du Centre.
Barberousse.	3e cl.	Nièvre, navigation de la Loire, 1re section.
Barinot.	2e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Bassas.	3e cl.	Indre-et-Loire, ch. de fer de Paris en Espagne.
Bastid.	2 cl.	*Serv. prov. d'arr.* Corrèze, serv. ordin.
Bataillé.	3e cl.	Seine, *réserve.*

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Baudet.	3e cl.	Loir-et-Cher, routes départem.
Baudon.	2e cl.	*Réserve.*
Baudot.	2e cl.	Seine, pavé et boulevards de Paris.
Baudran.	2e cl	Gard, navig. du Rhône, 3e section.
Baut.	2e cl.	*Réserve.*
Bauthereau.	2e cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes de commerce.
Beaugrand.	3e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Becci.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Loiret, serv. ordin.
Becqué (François). . .	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Tarn, serv. ordin.
Becqué (J.-B.). . . .	1re cl.	Tarn, navigation du Tarn.
Becquet (Jules) . . .	3e cl.	Vendée, serv. ordin.
Becquet (Hippolyte).	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Belhomme.	1re cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Belin (Pierre).	1re cl.	Côte-d'Or, serv. ordin.
Belin (J.-B.).	3e cl.	Côte-d'Or, canal de Bourgogne.
Belin (Charles)	3e cl.	Lot-et-Garonne, canal latéral à la Garonne, 2e sect.
Bellue.	3e cl.	Aube, canal de la Haute-Seine.
Benard	3e cl.	Seine, routes départem.
Bérard.	3e cl.	Cher, serv. ordin.
Bernard-Raffin.	1re cl.	Ain, serv. ordin.
Bernard (Jacques). . .	1re cl.	Cher, serv. ordin
Berrué.	3e cl.	Creuse, serv. ordin.
Berteaux.	1re cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Berthault.	2e cl.	Cher, routes départem.
Bertrand.	3e cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e section.
Bervert.	3e cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
Besnard.	2e cl.	Ille-et-Vilaine, port de Redon.
Beyerlé.	3e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Bézuliez.	1re cl.	Nièvre, serv. ordin.
Biard.	3e cl.	Yonne, serv. ordin.
Biarnais.	2e cl	Indre, serv. ordin.
Biétrix.	3e cl.	Jura, serv. ordin.
Bilhaud.	3e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Bilot.	1re cl.	Pas-de-Calais, port de Boulogne.
Bissonnet.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Aisne, navigat. de l'Oise, etc.
Blanchard.	3e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Blondeau.	2e cl.	Meuse, serv. ordin.
Blondel.	1re cl.	Isère, serv. ordin.
Blondin.	1re cl.	Loir-et-Cher, navigation de la Loire, 2e section.
Blondon.	3e cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Blot.	1re cl.	*Réserve.*
Bœckh.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Meuse, canal de la Marne au Rhin, 1re section.
Bogard.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Haut-Rhin, serv. ord. — Ch. de fer de la Méditerranée sur le Rhin.
Bondurand.	2e cl.	Lozère, routes départem.
Bonet.	1re cl	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Bonnefoy (Jean). . . .	2e cl.	Landes, serv. ordin.
Bonnefoy (François). .	1re cl.	Tarn-et-Garonne, routes départem.
Bonnet.	3e cl.	Yonne, serv. ordin.
Bonniot (Louis). . . .	1re cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Bonniot (J.-B.). . . .	2e cl.	Charente-Inférieure, canal de Niort à la Rochelle.
Bonnis.	2e cl	Lot-et-Garonne, navigation du Lot, 2e section.
Bontemps (Claude). .	1re cl	Côte-d'Or, serv. ordin.
Bontemps (François) .	3e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Bordat	2e cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Bordes	2e cl.	Lot, chemin de fer de Paris sur le centre de la France
Bossé (Armand)	1re cl.	*Congé.*
Bossé (Paul)	1re cl.	Cher, canal latéral à la Loire, 2e division.
Bouas	3e cl.	Gers, routes départem.
Boucheron	3e cl	Yonne, canal de Bourgogne.
Boudrie	3e cl	Corrèze, serv. ordin.
Bouilland	2e cl.	Morbihan, serv. ordin.
Boulanger	1re cl.	Nord, chemin de fer de Valenciennes en Belgique.
Boulard	1re cl.	Seine, service des phares.
Boullet	2e cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
Boulmier	2e cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Bouluguet	2e cl.	Gironde, serv. ordin.
Bouquot	3e cl.	Var, ports maritimes.
Bourdaloue	3e cl.	Canal de Beaucaire, *congé.*
Bourdeau	2e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Bourdin	2e cl.	Doubs, routes départem.
Bourdon	2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Bourdrez	2e cl.	Pas-de-Calais, serv. ordin.
Bourignon	3e cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes.
Bournel	3e cl.	Haute-Vienne, serv. ordin.
Bouttié	2e cl.	Sarthe, serv. ordin.
Boyron	3e cl.	Allier, serv ordin.
Brabant	2e cl.	Nord, chem. de fer de Lille en Belgique.
Brancourt	3e cl.	Aisne, serv. ordin.
Brandy	2e cl.	Sarthe, serv. ordin.
Brécy	2e cl.	Tarn-et-Garonne, can. lat. à la Garonne, 1re sect.
Brenot	3e cl.	Yonne, canal du Nivernais.
Brevelet	3e cl.	Ille-et-Vilaine, port de Redon.
Briquet	1re cl.	Eure, serv. ordin.
Brisson	2e cl.	Marne, serv. ordin.
Brouzet	2e cl.	Bouch.-du-Rhône, routes départem.
Bruel	3e cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.
Brugnot	2e cl.	Saône-et-Loire, canal du Centre.
Brulay de Beauvais	3e cl.	Ille-et-Vilaine, ports de St-Malo et de St-Servan.
Brulfer	3e cl.	Meurthe, serv. ordin.
Brunet (François)	1re cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Brunet (Joseph)	1re cl.	Var, serv. ordin.
Buix	3e cl.	Drôme, routes départem.
Burgaud	1re cl.	Charente-Inférieure, canal de Niort à La Rochelle.
Buriot	2e cl.	Yonne, serv. ordin.
Butin	3e cl.	Allier, canal latéral à la Loire, 1re division.
C		
Cabanis	3e cl.	Gard, serv. ordin.
Cacheux	3e cl.	Haut-Rhin, serv. ordin.
Caffin	3e cl.	Dordogne, routes départem.
Cailhe	3e cl.	Calvados, ports maritimes.
Calvat	1re cl.	Isère, serv. ordin.
Canon	3e cl.	Marne, serv. ordin.
Capella	2e cl.	Seine, serv. ordin.
Carme	2e cl.	Tarn, navigation du Tarn

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Caron (Auguste). . .	1re cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes de commerce.
Caron (Prosper) . . .	2e cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes de commerce.
Carriol.	2e cl.	Lot, navigation du Lot, 2e section.
Cassagne	3e cl.	Bas-Rhin. travaux du Rhin.
Casson.	3e cl.	Rhône, serv. ordin.
Castan.	3e cl.	Lozère, serv. ordin.
Castanet.	2e cl.	Corrèze, serv. ordin.
Castets..	3e cl.	Gironde, navigation de la Garonne.
Catier (Jean)..	1re cl.	Hautes-Alpes, serv. ordin.
Catier (Joseph). . . .	3e cl.	Bouches-du-Rhône, canal d'Arles à Bouc.
Catier (André).	3e cl.	Bouches-du-Rhône, canal d'Arles à Bouc.
Cayre	3e cl.	Rhône. serv. ordin.
Certain (Auguste) . .	1re cl.	Indre, serv. ordin.
Certain (Généreux). .	3e cl.	Indre, serv. ordin.
Chabert.	3e cl.	Lot-et-Garonne, can. lat. à la Garonne., 2e sect.
Chaillou.	1re cl.	*Congé.*
Chaix-Bourbon.. . . .	1re cl.	Isère serv. ordin.
Chalet.	1re cl.	Landes, serv. ordin.
Chambert (Joseph). .	1re cl.	Lot-et-Garonne, navigation du Lot, 2e section
Chambert (Jean).. . .	2e cl.	Hte-Garonne, distrib. des eaux de la Neste, etc.
Chameroy.	2e cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Champagne.	2e cl.	Aude, serv. ordin.
Chandenier.	3e cl.	Yonne, navigation de l'Yonne.
Chanrigaud.	3e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Chapelle	3e cl.	Aube, serv. ordin.
Chapuis.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Meuse, serv. ordin
Charbonnier.	3e cl.	Loire-Inférieure, canal de Nantes à Brest.
Charpentier.	2e cl.	Moselle, serv. ordin.
Charpy	2e cl.	Doubs, serv. ordin.
Chaumont.	3e cl.	Cher, canal de Berry.
Chauvet.	2e cl.	Maine-et-Loire, serv. ordin.
Chauvin.	3e cl.	Orne, serv. ordin.
Chavot..	3e cl.	Algérie, serv. général.
Chénaud.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Creuse, serv. ordin.
Chéronnet.	1re cl.	Lot-et-Garonne, can. lat. à la Garonne, 2e sect.
Chesneaux.	1re cl.	Cher, serv ordin.
Chevallard.	3e cl.	Tarn-et-Garonne, canal lat. à la Garonne, 1re sect.
Chitier	1re cl.	Aube, serv. ordin.
Christol.	2e cl.	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
Clausade.	1re cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Clusel..	2e cl.	Cher, canal latéral à la Loire, 2e division.
Colas..	3e cl.	Gironde, serv. ordin.
Colin..	3e cl.	Morbihan, routes départem.
Collomb.	1re cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Combès.	2e cl.	*Réserve.*
Constant.	3e cl.	Dordogne, serv. ordin.
Coudray.	1re cl.	Seine, serv. ordin.
Couet.	2e cl.	Maine et Loire, serv. ordin.
Coupey..	3e cl.	Nord. serv. ordin.
Couppery (Gilbert). .	3e cl.	Oise, ch. de fer de Paris en Belgique, 1re sect.
Couppery (Toussaint).	3e cl.	Nièvre, navigation de la Loire, 1re section.
Couronne	2e cl.	Seine, serv. ordin.
Courrier	3e cl.	Meurthe, serv. ordin.
Courteville..	1re cl.	Eure, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Courtines (Jacques). .	1re cl.	Études relatives au percement de l'isthme de Panama.
Courtines (Frédéric).	3e cl	Gironde, serv. ordin.
Cousin.	1re cl.	*Congé.*
Crespin de Tréogat. .	3e cl.	Ille-et-Vilaine. *Réserve.*
Crétin.	3e cl.	Bas-Rhin, canal de la Marne au Rhin, 3e section.
Crinier..	2e cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Crousier	2e cl.	Gard, serv. ordin.
Crouzatié.	2e cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.— Navig. du Tarn.
Croze..	3e cl.	Ardèche, serv. ordin.
Cuménal.	2e cl.	Dordogne, serv. ordin.
Cuvillier.	2e cl.	Seine, chemin de fer de Paris en Belgique, 1re section.
Cuzin.	3e cl.	Ain, routes départem.
D		
Dabos.	2e cl.	Basses-Alpes, routes départem.
Daboval	3e cl.	Somme, serv. ordin.
Dalfont.	2e cl.	Seine-Inférieure, routes départem.
Dano.	2e cl.	Morbihan, canal de Nantes à Brest.
Darnaudat ✻.	1re cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Darré.	1re cl.	*Réserve.*
Darsses.	3e cl.	Bouches-du-Rhône, ports maritimes de comm.
Daubas	3e cl.	Gers, serv. ordin.
Dauguet.	3e cl.	Gironde, serv. ordin.
Dausse.	1re cl.	Somme, serv. ordin.
David..	2e cl.	Finistère, canal de Nantes à Brest.
Debats.	3e cl.	Gers, serv. ordin.
Deck.	1re cl.	Moselle, serv. ordin.
Defos.	2e cl.	*Congé.*
Defrance.	3e cl.	Ardennes, navigation de la Meuse.
Deguercy.	3e cl.	Dordogne, routes départem.
Deinlère.	1re cl.	Service municipal de Paris.
Delachauxme.	2e cl.	Cher, canal de Berry.
Delagreverie.	2e cl.	Haute-Garonne, routes départem.
Delahaye.	3e cl.	Somme, canal de la Somme.
Delarocheaulion. . . .	2e cl.	Côtes-du-Nord, canal d'Ille-et-Rance.
Delaronce.	3e cl.	Morbihan, serv. ordin.
Delcey.	3e cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Delcung.	3e cl	Manche, serv. ordin.
Delègue.	2e cl.	Drôme, serv. ordin.
Delinière.	2 cl.	Guadeloupe.
Delombelle.	3e cl.	Eure, routes départem.
Delouche.	3e cl.	Cher, serv. ordin
Delsol.	2e cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.
Deluge.	3e cl.	Aube, canal de la Haute-Seine.
Demay.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Lot-et-Garonne, navigation de la Garonne.
Denaulet.	3e cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e section.
Deparcieux.	2e cl.	Finistère, serv. ordin.
Deplanche.	3e cl.	Orne, serv. ordin.
Dequet.	2e cl.	Pas-de-Calais, serv. ordin. — Chemin de fer de Paris sur l'Angleterre.
Deronis.	3e cl.	Meuse, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Desbeaux.	1re cl.	Creuse, serv. ordin.
Descalzo.	2e cl.	Cher, serv. ordin.
Deshayes.	2e cl.	*Congé.*
Desmaisons.	3e cl.	Bouches du-Rhône, ports maritimes de comm.
Desmazures.	2e cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Deure.	2e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Dhaisne.	3e cl.	Nord, serv. ordin.
D'Hervilly.	3e cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Doëns.	3e cl.	Seine, serv. ordin.
Dorbe.	3e cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.
Dosse..	2e cl.	Pas-de-Calais, serv. ordin.
Douart.	3e cl.	Loire, serv. ordin.
Doucet.	1re cl.	Sarthe, serv. ordin.
Doulx.	2e cl.	Basses-Alpes, *réserve.*
Dragonne.	1re cl.	Somme, serv. ordin.
Drot.	1re cl.	Seine-et-Oise. serv. ordin.
Dubaux..	3e cl.	Nièvre, canal du Nivernais.
Duboille.	1re cl.	Seine-et-Oise, routes départem.
Dubrana..	3e cl.	Allier, serv. ordin.
Dubruile.	1re cl.	Nord, ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Duc..	1re cl.	Saône-et-Loire, expér. sur l'entretien des routes.
Duchatel..	3e cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes.
Duclos (Jeanne) . . .	1re cl.	Calvados, serv. ordin.
Duclos (Pierre). . . .	3e cl.	Haute-Garonne, routes départem.
Ducrot..	1re cl.	Allier, navigation de l'Allier.
Dufaur..	3e cl.	Hautes-Pyrénées, serv. ordin.
Dufour.	3e cl.	Oise, serv. ordin.
Duhem	3e cl.	Nord, serv. ordin.
Dumas (J.-Barth.). .	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Loir-et-Cher, serv. ordin.
Dumas (J.-Baptiste). .	2e cl.	Gers, navigation de la Baïse.
Dumazel.	2e cl.	Lozère, routes départem.
Dumoutier.	3e cl.	Finistère, serv. ordin.
Dupeyrat.	3e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Dupin (Victor).	2e cl.	Ardennes, serv. ordin.
Dupin (J.-Baptiste). .	3e cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
Duplomp.	1re cl.	Landes, serv. ordin.
Dupont	2e cl.	Haute-Vienne, serv. ordin.
Dupotet.	2e cl.	Yonne, canal de Bourgogne.
Duprat..	3e cl.	Landes, serv. ordin.
Durand (Henri). . . .	2e cl.	Gard, serv. ordin
Durand (J.-Baptiste) .	3e cl.	Lot, navigation du Lot, 1re section.
Durand (Jacques). . .	3e cl.	Charente, routes départem.
Duroisel.	1re cl.	Seine-et-Oise, navigation de l'Oise.
Dutey.	3e cl.	Seine-et-Oise, *préposé contrôleur des ponts à bascule.*
Duvault.	1re cl.	Eure, routes départem.
Duveau.	3e cl.	Maine-et-Loire, *réserve.*
Duvoye.	3e cl.	Nièvre, canal du Nivernais.
E		
Ernoult.	3e cl.	Maine-et-Loire, serv. ordin.
Ernult.	2e cl.	Vendée, serv. ordin.
Escaille.	3e cl.	Loire, serv. ordin.
Espitallier.	3e cl.	Vendée, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
F		
Fagot.	2e cl.	Vosges, routes départem.
Faivre.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Morbihan, canal de Nantes à Brest.— Ch. de fer de Paris à Brest.
Fargier.	1re cl.	Ardèche, serv. ordin.
Fauveaux.	3e cl.	Nord, routes départem.
Favre.	3e cl.	Loire-Inférieure, ports maritimes.
Fayard.	2e cl	Creuse, serv. ordin.
Faye.	3e cl.	Tarn-et-Garonne, can. lat. à la Garonne, 1re sect.
Fayet.	3e cl.	Indre, serv. ordin.
Ferret ✻.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Lot-et-Garonne, serv. ord.
Ferry.	2e cl.	Cher, canal de Berry et études relatives à l'alimentation de ce canal.
Fillon.	3e cl.	Eure-et-Loir, routes départem.
Fisset.	1re cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Flamant.	2e cl	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Flix.	3e cl.	Gironde, navigation de la Garonne.
Floncaud.	3e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Corrèze, routes départem.
Forgeot.	1re cl.	Haute-Saône, serv. ordin.
Fornery.	3e cl.	Haute-Vienne, jonction de la Vienne au Cher, etc.
Fortin.	2e cl.	Morbihan, ports maritimes.
Fouesnel.	2e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Morbihan, ports maritimes.
Fournial.	1re cl.	Seine, *réserve.*
Fournier (Guillaume).	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Allier, canal latéral à la Loire, 1re division.
Fournier (Jean).	3e cl.	Seine, serv. ordin.
Fousset.	3e cl.	Nièvre, canal latéral à la Loire, 1re division.
François.	2e cl.	Basses-Alpes, serv. ordin.
Frappier.	2e cl.	Cher, navigation du Cher.
Fraysse.	2e cl	Ardèche, serv ordin.
Frédureau.	2e cl.	Loire-Inférieure, canal de Nantes à Brest.
Frémont.	2e cl.	Oise, serv. ordin
Frère.	1re cl.	Gironde, ch. de fer de Paris en Espagne.
Frierdich.	2e cl.	Haut-Rhin, travaux du Rhin.
Frimot.	3e cl.	Finistère, serv. ordin.
G		
Gagey.	3e cl.	Côte-d'Or, canal de Bourgogne.
Gaillhard.	2e cl.	Gers, serv. ordin.
Gallois.	1re cl.	Nièvre, serv. ordin.
Gallot.	2e cl.	Orne, serv. ordin.
Gandols.	1re cl.	Haute-Vienne, serv. ordin.
Gardelle.	3e cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.
Gardette.	2e cl.	Lot-et-Garonne, serv. ordin.
Garron.	3e cl.	Rhône, serv. ordin.
Gatteaux.	1re cl.	Seine, navigation et quais dans Paris.
Gautier.	3e cl.	Côtes-du-Nord, canal de Nantes à Brest.
Gengoult.	3e cl	Seine, *réserve.*
Geoffroy (Victor).	1re cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Geoffroy (Gabriel).	3e cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Geoffroy (Alexis).	2e cl.	Doubs, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Germier.	2e cl.	Haute-Garonne, serv. ordin.
Gillet (André).	3e cl.	Saône-et-Loire, ch. de fer de Paris sur la Méditerranée, sect. de Dijon à Châlon.
Gillet (Louis).	3e cl.	Algérie, serv. général.
Giraud.	3e cl.	Yonne, navigation de l'Yonne.
Girault.	3e cl.	Yonne, canal du Nivernais.
Glandines.	2e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Gobillot.	2e cl.	Haute-Vienne, serv. ordin.
Gobin.	2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Gonon.	2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Gontier.	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Gosse.	2e cl.	Vendée, serv. ordin.
Gosson-Minne.	3e cl.	Nord, serv. ordin.
Gouat.	3e cl.	Nièvre, *réserve.*
Gouré-Corvol.	3e cl.	Cher, canal de Berry.
Goutelle.	1re cl.	Pyrénées-Orientales, serv. ordin.
Gouthières..	3e cl.	Meuse, serv. ordin.
Gouyer.	3e cl.	Moselle, serv. ordin.
Govin.	2e cl.	Seine, serv. ordin.
Grayl.	3e cl.	Rhône, routes départem.
Gréhant.	3e cl.	Aisne, serv. ordin.
Grénard.	3e cl.	Ile Bourbon.
Greusset.	3e cl.	Aube, serv. ordin.
Grimoult..	2e cl.	Pas-de-Calais, *réserve.*
Grosselin..	2e cl.	Ardennes, serv. ordin.
Gruyer.	3e cl.	Haute-Saône, navigation de la Saône.
Guérard.	3e cl.	Vosges, serv. ordin.
Guéret..	1re cl.	Sarthe, *réserve.*
Guérin..	1re cl.	Cher, serv. ordin.
Guignet.	2e cl.	Indre-et-Loire, chemin de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Guillaume.	3e cl.	Moselle, routes départem.
Guillet.	3e cl.	Seine-et-Oise, navigation de la Seine, 3e section.
Guiot.	2e cl.	Cantal, serv. ordin.
Gustin.	1re cl.	Seine, navigation et quais dans Paris.
Guy de Ferrières. . .	1re cl.	Ile Bourbon.
Guyard.	2e cl.	Orne, serv. ordin.
H		
Habert.	3e cl.	Cher, canal de Berry.
Hallade.	3e cl.	Marne, navigation de la Marne.
Hamel.	3e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Haury.	1re cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Haveaux.	3e cl.	Ardennes, routes départem.
Hébert (Victor). . . .	2e cl.	Marne, canal de l'Aisne à la Marne.
Hébert (Arsène). . . .	2e cl.	Eure, routes départem.
Henriot.	2e cl.	Corse, serv. ordin.
Henry.	1re cl.	Guadeloupe.
Hervouin.	3e cl.	Ille-et-Vilaine, port de Redon.
Hette.	2e cl.	Nord, serv. ordin.
Heurtaut	1re cl.	Seine, service des phares.
Hobacq.	2e cl	Pas-de-Calais, serv. ordin.
Houdaille.	3e cl.	Nièvre, canal du Nivernais.
Houlié.	2e cl.	Lot, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Huber.	3e cl.	Guadeloupe.
Hucherot	1re cl.	Corse, serv. ordin.
Hugoun.	1re cl.	Lozère, routes départem.
Huot.	2e cl.	Vosges, serv. ordin.
I		
Imbard.	2e cl.	Basses-Alpes, serv. ordin.
J		
Jacquin.	3e cl.	Aube, serv. ordin.
Jalla.	3e cl.	Drôme, routes départem.
Jambois.	3e cl.	Lot-et-Garonne, routes départem.
Jarlet.	2e cl.	Corrèze, serv. ordin.
Javelas.	2e cl.	Drôme, navigation du Rhône, 2e section.
Jazé.	3e cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes.
Jeanne.	2e cl.	Calvados, serv. ordin.
Jobert.	1re cl.	Meurthe, serv. ordin.
Johann.	2e cl.	Moselle, serv. ordin.
Joly.	2e cl.	Saône-et-Loire, navigation de la Saône infér.
Jouanne.	1re cl.	*Serv. prov d'arr.* Loire-Infér., canal de Nantes à Brest. — Ch. de fer de Paris à Brest.
Jouhaud.	3e cl	Haute-Vienne, serv. ordin.
Jouin.	2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Jourdan	3e cl.	Var, serv. ordin.
Jouve.	3e cl.	*Congé.*
Jung	3e cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
K		
Karcher.	1re cl.	Haut-Rhin, can. du Rhône au Rhin, div. du Nord.
Kellermann.	2e cl.	*Réserve.*
Kitlinski.	3e cl.	Lot-et-Garonne, can. latéral à la Garonne, 2e sect.
Kleitz.	3e cl.	Haut-Rhin, serv. ordin.
Knertzer.	3e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Kowalski.	3e cl.	Seine, serv. ordin.
Kretz.	2e cl.	Bas-Rhin, canal du Rhône au Rhin, div. du Nord.
Kuiczewski.	3e cl.	Algérie, serv. général.
L		
Labbé.	3e cl.	Nord, serv. ordin.
Labiche.	3e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Laborde (Jean).	1re cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Laborde (Pierre).	2e cl.	Lot, chemin de fer de Paris sur le centre de la France.
Laborde (Etienne)	3e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Charente-Inférieure, serv. ord.
Laborde (Guillaume).	3e cl.	Hautes-Pyrénées. serv. ordin.
Laborie.	3e cl.	Oise, serv. ordin.
Lafaye.	3e cl.	*Congé.*
Laffont.	3e cl.	Tarn, navigation du Tarn.
Lafont.	3e cl.	Aude, serv. ordin.
Lagoutte.	1re cl.	Creuse, serv. ordin.
Lainé.	3e cl.	Seine, Annales des ponts et chaussées.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Lallemand.	2e cl.	Allier, serv. ordin.
Lamare.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Marne, navigation de la Marne.—Ch. de fer de Paris à Strasbourg.
Lambert.	3e cl.	Ile Bourbon.
Lamiral.	1re cl.	Seine, serv. ordin.
Lamotte.	2e cl.	Vienne, serv. ordin.
Landremont.	3e cl.	Nord, port de Dunkerque.
Lange.	3e cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Langevin (Hyacinthe).	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Langevin (Auguste). .	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Langlois (Jules). . . .	3e cl.	*Congé.*
Langlois (Henri). . .	3e cl.	*Congé.*
Langlois (Auguste). .	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Langloix.	1re cl.	Vosges, serv. ordin.
Lanuscon.	1re cl.	Landes, serv. ordin.
Lapelle.	2e cl.	Gers, serv. ordin.
Larche.	3e cl.	Bas-Rhin, serv. ordin.
Large.	2e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Larras (de).	3e cl.	Var, routes départem.
Lartaud.	2e cl.	Allier, serv. ordin.
Lartigue.	2e cl.	Hautes-Pyrénées, serv. ordin.
Laslandes.	2e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Latappy ✻.	3e cl.	Landes, serv. ordin.
Laubser.	3e cl.	Haut-Rhin, canal du Rhône au Rhin, division du Nord.
Launé.	2e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Laurent.	3e cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Leberrier.	3e cl.	Seine-Inférieure, *réserve.*
Lebois.	2e cl.	Gironde, routes départem.
Lebrun.	2e cl.	Eure-et-Loir, serv. ordin.
Lecaudey.	3e cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.
Leclerc (Christophe).	1re cl.	Haute-Loire, serv. ordin.
Leclerc (Charles). . .	2e cl.	Eure, routes départem.
Lecomte.	2e cl.	Maine-et-Loire, serv. ordin.
Ledanois.	3e cl.	Seine-et-Oise, navigation de la Seine, 3e section
Ledantec.	1re cl.	Maine-et-Loire, navigation de l'Oudon, de la Mayenne, etc.
Ledoux (Édouard) . .	3e cl.	Nord, chemin de fer de Paris en Belgique.
Ledoux (Pierre). . . .	3e cl.	Pas-de-Calais, port de Calais.
Ledru.	2e cl.	Seine-et-Oise, nav. de la Seine, 3e section.
Lefebvre (Auguste). .	2e cl.	Nord, serv. ordin.
Lefebvre (N. Félix). .	2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Lefèvre.	2e cl.	Eure-et-Loir. serv. ordin.
Lefloch.	3e cl.	Port d'Alger.
Lefort	3e cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Lefranc.	1re cl.	*Serv prov. d'arr.* Aube, serv. ord.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerranée.
Lefrançois.	3e cl.	Eure, serv. ordin.
Legrand.	3e cl.	Loiret, serv. ordin.
Lehenaff.	2e cl.	Ille-et-Vilaine, serv. ordin.
Leigonyer.	3e cl.	Loiret, ch. de fer de Paris sur le centre de la France, sect. d'Orléans à Vierzon.
Lemairre.	3e cl.	Loiret, ch. de fer de Paris sur le centre de la France, section d'Orléans à Vierzon.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Lemasson.	1re cl.	Cher. Ch. de fer de Paris sur le centre de la France, sect. d'Orléans à Vierzon.
Leménager.	3e cl.	Vaucluse, navigation du Rhône, 3e section.
Lemesley.	2e cl.	Seine-et-Oise, navigation de la Seine, 1re section.
Lemonnier.	1re cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes.
Leniept ✻.	3e cl.	Côte-d'Or, canal de Bourgogne.
Lenormand..	2e cl.	*Serv. prov. d'arr* Haute-Loire, serv. ordin.
Lenormant.	3e cl.	Somme, serv. ordin.
Lens.	3e cl.	Pas-de-Calais, serv. ordin.—Ch. de fer de Paris sur l'Angleterre.
Leroy.	3e cl.	Nièvre, canal du Nivernais.
Lesage.	3e cl.	Manche, ports de commerce.
Lestudier.	3e cl.	Somme, canal de la Somme.
Lesueur.	3e cl.	Cher, canal de Berry.
Letourneur.	3e cl.	Loir-et-Cher, routes départem.
Letrange.	3e cl.	Ardennes, serv. ordin.
Lettré.	2e cl.	Cher, canal de Berry.
Levillain.	1re cl.	Orne, serv. ord.—Jonction de la Sarthe à l'Iton.
Lez.	1re cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Lhermite (Antoine). .	1re cl.	Seine, routes départem.
Lhermite (Mathurin).	2e cl.	Mayenne, serv. ordin.
Lhomme.	2e cl.	Seine-et Marne, routes départem.
Liège.	1re cl.	Ille-et-Vilaine, serv. ordin.
Ligneau.	3e cl.	Seine, service des phares.
Lion.	2e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Basses-Alpes, serv. ordin.
Lobbé.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Marne, canal de l'Aisne à la Marne.
Longuépée (Désiré). .	1re cl.	Nord, serv. ordin.
Longuépée (François).	1re cl.	Service municipal de Paris.
Lorber.	3e cl.	Haut-Rhin, canal du Rhône au Rhin, division du Nord.
Lortal.	3e cl.	Tarn, serv. ordin.
Loth.	3e cl.	Pas-de-Calais, serv. ordin.
Loubeau (Jean). . . .	1re cl.	Deux-Sèvres, serv. ordin.
Loubeau (François). .	2e cl.	Deux-Sèvres, serv. ordin.
Louis (François). . . .	1re cl.	Eure, routes départem.
Louis (Joseph). . . .	1re cl.	Nièvre, canal du Nivernais.
Lucas.	3e cl.	Deux-Sèvres, serv. ordin.
Luquet.	3e cl.	Haute-Garonne, serv. ordin.
Luyton.	1re cl.	Ardèche, serv. ordin.
M		
Macaigne.	1re cl.	Nord, serv. ordin.
Macaire.	3e cl.	Creuse, serv. ordin.
Macé.	3e cl.	Dordogne, navig. de l'Isle.
Maglin.	1re cl.	Indre-et-Loire, serv. ordin.
Maguéro.	3e cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Mailiet.	2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Maire.	2e cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes.
Malbet.	3e cl.	Seine-et-Oise, routes départem.
Malherbe ✻.	3e cl.	Calvados, serv. ordin.
Malinowski.	3e cl.	Algérie, serv. général.
Maltête.	2e cl.	*Congé.*
Malude.	3e cl.	Seine, *préposé de pont à bascule.*

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Manthès.	3e cl.	Gard, ch. de fer de Nîmes à Montpellier.
Marcelat	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Dordogne, routes départem.
Marcellin.	3e cl.	Vosges, serv. ordin.
Marchand (Louis). . .	2e cl.	Isère, routes départem.
Marchand (Bruno). . .	3e cl.	Ain, serv. ordin.
Marcilly.	2e cl.	Loire, serv. ordin.
Mareine.	2e cl.	Vosges, serv. ordin.
Marie.	2e cl.	Cher, serv. ordin.
Marieu.	2e cl.	Tarn, routes départem.
Mariot ☼.	1re cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Marquay.	1re cl.	Loire-Inférieure, canal de Nantes à Brest.
Marquet.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Aisne, serv. ordin.
Marquis.	3e cl.	Vosges, routes départem.
Martel.	3e cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Marthe.	2e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Martignon (François).	2e cl.	Nièvre, serv. ordin.
Martignon (Nicolas). .	3e cl.	Haute-Vienne, serv. ordin.
Martin (Michel). . . .	3e cl.	Ille-et-Vilaine, navigation de la Vilaine.
Martin (François). . .	3e cl.	Loir-et-Cher, serv. ordin.
Martin (Jacques). . .	3e cl.	Ille-et-Vilaine, canal d'Ille-et-Rance.
Martin (Léon).	3e cl.	Lot-et-Garonne, serv. ordin.
Martine.	3e cl.	Haute-Vienne, routes départem.
Massaloux.	3e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Masson.	3e cl.	Seine-et-Marne, navigation de la Seine, 1re sect.
Massot.	2e cl.	Oise, ch. de fer de Paris en Belgique, 1re sect.
Massoubre.	3e cl.	Dordogne, routes départem.
Mathieu (Etienne). . .	1re cl.	Yonne, serv. ordin.
Mathieu (Charles). . .	3e cl.	Seine-et-Marne, navigation de la Marne.
Mayeux.	3e cl.	Morbihan, serv. ordin.
Mazure.	3e cl.	Cher, navigation du Cher.
Mège.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Gard, serv. ordin.
Meilheurat.	2e cl.	*Congé.*
Mejan.	2e cl.	Gard, serv. ordin.
Mennecier.	2e cl.	Oise, serv. ordin.
Merien.	2e cl.	Doubs, *congé.*
Merle.	3e cl.	Vienne, serv. ordin.
Merlet.	3e cl.	Loiret, serv. ordin.
Meschini.	2e cl.	Seine, serv. ordin.
Meunier (Jean).	3e cl.	Ariége, serv. ordin.
Meunier (François). .	3e cl.	Allier, navigation de l'Allier.
Meuron.	3e cl.	Seine, serv. ordin.
Michaux.	2e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Aisne, serv. ordin.
Michel.	2e cl.	*Congé.*
Midon.	3e cl.	Vendée, serv. ordin.
Mielle.	3e cl.	Saône-et-Loire, navigation de la Saône infér.
Milliroux.	1re cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Millon.	3e cl.	Yonne, navigation de l'Yonne.
Moinot.	3e cl.	Ardennes, navigation de la Meuse.
Monnoyeur (Claude). .	2e cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes.
Monnoyeur(François).	3e cl.	Seine-Inférieure, ports maritimes.
Monternier.	1re cl.	Loiret, canal latéral à la Loire, 2e division.
Moreau.	3e cl.	Gers, serv. ordin.
Morel.	1re cl.	Calvados, serv. ordin.
Moride.	2e cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Morlon.	2e cl.	Nièvre, canal du Nivernais.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Mouchelet.	1re cl.	Égypte, *congé*.
Mourlon.	3e cl.	Seine-et-Oise, navigation de la Seine, 1re section.
Moussaud.	1re cl.	Vienne, routes départem.
Mraile.	3e cl.	Charente-Inférieure, serv. ordin.
Muller.	1re cl.	Tarn, serv. ordin.
N		
Narjoux.	2e cl.	Saône-et-Loire, routes départem.
Nebel.	1re cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
Négrel.	1re cl.	*Congé*.
Nespoulous..	2e cl.	Hérault, routes départem.
Névot..	3e cl.	Côtes-du-Nord, serv. ordin.
Nigond..	1re cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Nogler.	3e cl.	Meurthe, canal de la Marne au Rhin, 2e section.
Nourrigat.	2e cl.	Seine, contrôle des travaux des compagnies.
Nozo.	1re cl.	Somme, canal de la Somme.
Nyd.	3e cl.	Ain, service ordin.
O		
Odlo..	3e cl.	Hérault, serv. ordin.
Ollivier.	1re cl.	Seine, serv. ordin.
P		
Page de Chailloux. . .	1re cl.	Cher, serv. ordin.
Palila.	3e cl.	Ardennes, serv. ordin.
Paillard.	3e cl.	Finistère, canal de Nantes à Brest.
Panzani.	3e cl.	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
Paraud.	2e cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes.
Parisot.	3e cl.	Basses-Pyrénées, serv. ordin.
Pasquier.	3e cl.	Charente-Inférieure, navigation de la Charente.
Patot Grancourt (Jean).	1re cl.	Eure, serv. ordin.
Patot-Grancourt (Ch.).	3e cl.	Eure, serv. ordin.
Peaudecerf.	1re cl.	Cher, canal de Berry.
Pedron	3e cl.	Morbihan, canal de Nantes à Brest.
Pelletier.	3e cl.	Marne, serv. ordin.
Pernot (Florentin). .	2e cl.	Haute-Marne, serv. ordin.
Pernot (Pierre). . . .	2e cl.	Haute-Saône, serv. ordin.
Perreau.	3e cl.	Pas-de-Calais, routes départem.
Perret.	2e cl.	Loiret, navigation de la Loire, 2e section.
Petit (Yves).	3e cl.	*Congé*.
Petit (Pierre).	3e cl.	Finistère, serv. ordin.
Petit de Maison. . . .	2e cl.	Ille-et-Vilaine, canal d'Ille-et-Rance.
Peyre.	1re cl.	Isère, serv. ordin.
Peyrusse.	3e cl.	Tarn, navigation du Tarn.
Pézeril..	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Philippe.	3e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Pic.	3e cl.	Gers, serv. ordin.
Picollet.	3e cl.	Ain, routes départem.
Piedavant.	3e cl.	Calvados, serv. ordin.
Pierre (Jean).	1re cl.	Gironde, serv. ordin.
Pierre (Jean-Bap.) . .	3e cl.	Gironde, serv. ordin.
Pignard-Dudézert. . .	3e cl.	Manche, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Pinguet.	2e cl.	Indre-et-Loire, ch. de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Pinochet	3e cl.	Lot, navigation du Lot, 1re section.
Piot.	2e cl.	Isère, serv. ordin.
Pirolley.	2e cl.	Doubs, serv. ordin.
Plaire.	3e cl.	Vendée, serv. ordin.
Plana.	2e cl.	Tarn-et-Garonne, routes départem.
Planiol.	1re cl.	Lot, serv. ordin.
Plasseau.	3e cl.	Aube, serv. ordin.
Pochet.	1re cl.	Loire-Inférieure, serv. ordin.
Poinson.	2e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Ponce.	3e cl.	Pas-de-Calais, navigation de l'Aa.
Ponnassé.	2e cl.	Landes, serv. ordin.
Portet	2e cl.	Indre-et-Loire, routes départem.
Poterel - Maisonneuve.	2e cl.	Morbihan, canal de Nantes à Brest.
Potié.	1re cl.	Isère, serv. ordin.
Potonié.	3e cl.	Nord, serv. ordin.
Pottier.	2e cl.	Martinique.
Poubeau.	3e cl.	Tarn-et-Garonne, can. lat. à la Garonne, 1re sect.
Pouëil.	3e cl.	Nord, chemin de fer de Paris en Belgique.
Pouilly (Pierre). . . .	1re cl.	Pas-de-Calais, port de Calais.
Pouilly (Charles) . . .	2e cl.	Pas-de-Calais, port de Calais.
Poulain	1re cl.	Côte-d'Or, jonct. de la Saône avec la Marne —Ch. de fer de la Méditerr. sur le Rhin.
Poullain.	1re cl.	Meuse, serv. ordin.
Pousargues (de). . . .	3e cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Poussielgue.	3e cl.	Lozère, serv. ordin.
Poy.	3e cl.	Rhône, serv. ordin.
Prache.	2e cl.	Somme, serv. ordin.
Prades.	3e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Prétet (Jean).	3e cl.	Rhône, expériences sur l'entretien des routes.
Prétet (Ovide). . . .	3e cl.	Saône-et-Loire, navigation de la Saône infér.
Prévost.	1re cl.	Aube, serv. ordin.
Procquez.	1re cl.	Loir-et-Cher, ch. de fer de Paris à Nantes, section d'Orléans à Tours.
Pruvost (Ernest). . .	3e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Pruvost (Pierre). . . .	3e cl.	Seine-Inférieure, routes départem.
Pujo.	2e cl.	Hautes-Pyrénées, serv. ordin.
Q		
Quertier.	1re cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Quignon.	2e cl.	Somme, canal de la Somme, etc.
R		
Ragaud.	1re cl.	Loire-Inférieure, serv ordin.
Rancillia	3e cl.	Marne, serv. ordin.
Rapoutet..	1re cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Rebaudingo.	2e cl.	Loiret, canal latéral à la Loire, 2e division.
Redon.	1re cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Regnault.	2e cl.	*Congé.*
Regnier (Jean) ✻. . .	1re cl.	Saône-et-Loire, serv. ordin.
Regnier (Paul). . . .	1re cl.	Charente-Inférieure, ports maritimes.
ber (Dominique).	2e cl.	Bas-Rhin, routes départem.
ber (J.-Baptiste). .	3e cl.	Bas-Rhin, routes départem.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Renard (Jean).	1re cl.	Saône-et-Loire, canal du Centre.
Renard (Alexis). . . .	3e cl.	Haute-Marne, routes départem.
Ricardou.	3e cl.	Loiret, navigation de la Loire, 2e section.
Richard (Philippe). .	1re cl.	Aisne, serv. ordin.
Richard (Joseph) . .	1re cl.	Vosges, routes départem.
Richet.	2e cl.	Gironde, pointe de Grave et rade du Verdon.
Richou.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Maine-et-Loire, serv. ordin.
Rigaud.	2e cl.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
Rinjard.	2e cl.	Loiret, serv. ordin.
Rivière.	2e cl.	Ariége, routes départem.
Robelin.	3e cl.	Nièvre, canal latéral à la Loire, 1re division.
Robert.	3e cl.	Meuse, serv. ordin.
Robinet.	3e cl.	Ardennes, serv. ordin.
Rocca.	2e cl.	Corse, serv. ordin.
Roguet.	2e cl.	Indre-et-Loire, navigation de la Loire.
Rongier.	3e cl.	Cantal, serv. ordin.—Percée souterr. du Lioran.
Ronsin.	3e cl.	Ardennes, canal des Ardennes.
Rostan-Dalmas. . . .	3e cl.	Hautes-Alpes, serv. ordin.
Roudil.	3e cl.	Eure, serv. ordin.
Rousseau.	2e cl.	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Roussel.	1re cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Rousselle.	2e cl.	Somme, serv. ordin.
Roy ✻.	1re cl.	Eure, serv. ordin.
Rozès.	1re cl.	Gers, serv. ordin.
Roziès.	2e cl.	Haute-Garonne, serv. ordin.
Ruby.	1re cl.	Nièvre, serv. ordin.
Ruetschmann.	3e cl.	Bas-Rhin, serv. ordin.
Ruilier.	3e cl.	Bouches-du-Rhône, ports marit. de commerce.
S		
Sabatié.	1re cl.	Aude, serv. ordin.
Sabde ✻.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Aveyron, serv. ordin.
Sadet.	1re cl.	Cher, canal latéral à la Loire, 2e division.
Sagnard.	3e cl.	Ardèche, serv. ordin.
Sahut.	3e cl.	Aveyron, serv. ordin.
Sainiot.	2e cl.	Eure-et-Loir, routes départem.
Saint-Marc ✻.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Deux-Sèvres, serv. ordin.
Saint-Martin (de). . . .	3e cl.	Moselle, serv. ordin.
Saintourens.	3e cl.	Landes, serv. ordin.
Saisset	1re cl.	Haute-Garonne, canal du Midi.
Salesses	1re cl.	Haute-Garonne, routes départem.
Sans.	1re cl.	Guadeloupe.
Saulier.	3e cl.	Manche, serv. ordin.
Sauvage.	1re cl.	Lozère, serv. ordin.
Sauveroche.	1re cl.	Gironde, ch. de fer de Paris en Espagne.
Savignac.	3e cl.	Lozère, serv. ordin.
Schwab.	3e cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
Séguin.	3e cl.	Charente, navigation de la Charente.
Séron.	2e cl.	Côte-d'Or, serv. ordin.
Servant.	3e cl.	Guadeloupe.
Sesquières.	1re cl.	Tarn-et-Garonne, serv. ordin.—Nav. du Tarn.
Sevenier.	3e cl.	Vaucluse, serv. ordin.
Signoret.	3e cl.	Cher, canal de Berry.
Silvestre ✻.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Dordogne, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Simonet.	2e cl.	Corse, serv. ordin.
Simono.	2e cl.	Pavé et boulevards de Paris.
Sinadot.	3e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Sion.	2e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Ille-et-Vilaine, serv. ordin.
Sol.	3e cl.	Morbihan, serv. ordin.
Solirène.	3e cl.	Gers, serv. ordin.
Souchet	1re cl.	Cher, navigation du Cher.
Soudée.	2e cl.	Loire-Infér., serv. ord.—Ports marit. de comm.
Soulès.	2e cl.	*Congé.*
Soumet.	3e cl.	Corrèze, serv. ordin.
Stadelhoffer.	2e cl.	*Réserve.*
T		
Tabouret ✱.	1re cl.	Seine, service des phares.
Tabuis.	2e cl.	Doubs, serv. ordin.
Talairach.	3e cl.	Pyrénées-Orientales, routes départem.
Terrier.	2e cl.	Tarn-et-Garonne, can. lat. à la Garonne, 1re sect.
Territ.	2e cl.	Pyrénées-Orientales, serv. ordin.
Théroude.	1re cl.	Yonne, canal de Bourgogne.
Thévenot.	2e cl.	Doubs, canal du Rhône au Rhin, div. du sud.
Thomas (J.-Baptiste).	2e cl.	Meurthe, *congé.*
Thomas (Charles).	2e cl.	Moselle, serv. ordin.
Thomas (Louis).	3e cl.	Moselle, serv. ordin.
Thomas (Jean).	3e cl.	Côte-d'Or, canal de Bourgogne.
Thomassin.	3e cl.	Doubs, routes départem.
Thorez.	3e cl.	Seine, routes départem.
Thuileaux.	2e cl.	Seine-et-Oise, navigation de la Seine, 1re section.
Thureau.	1re cl.	Seine, routes départem.
Tiffon.	1re cl.	Hautes-Pyrénées, serv. ordin.
Tolleron.	3e cl.	*Congé.*
Tonnellier.	3e cl.	*Congé.*
Tortel.	3e cl.	Aube, canal de la haute Seine.
Tortrad.	1re cl.	Nord, serv. ordin.
Touchard.	2e cl.	Somme, canal de la Somme.
Tourblez.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Finistère, serv. ordin.—Canal de Nantes à Brest.
Tourvieille.	1re cl.	Haute-Loire, routes départem.
Toussaint.	2e cl.	Ille-et-Vilaine, serv. ordin.
Trévilly.	1re cl.	Ille-et-Vilaine, serv. ordin.
Troquier.	3e cl.	Aisne, navigation de l'Aisne.
Truffot ✱.	2e cl	Nièvre, canal du Nivernais.
Turquet.	2e cl	Seine, serv. ordin.
U		
Ubaud.		*Serv. prov. d'arr.* Hautes-Pyrénées, serv. ord
V		
Valet.	2e cl.	Eure-et-Loir, serv. ordin.
Valotte	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Côte-d'Or, canal de Bourgogne.—Ch. de fer de Paris sur la Méditerr.
Vardon.	3e cl.	Marne, *réserve.*
Vaussin-Chardanne.	3e cl.	Seine-et-Oise, serv. ordin.
Vauthier.	2e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Haute-Vienne, serv. ordin.

Noms des conducteurs.	Classes.	Services.
Vautier.	1re cl.	Loiret, canaux d'Orléans et de Loing.
Veaux.	3e cl.	Maine-et-Loire, navigation de l'Oudon, de la Mayenne, etc.
Vergues.	1re cl.	Aude, routes départem.
Vessiot.	2e cl.	Seine-Inférieure, serv. ordin.
Vignau.	1re cl.	*Serv. prov. d'arr.* Lot-et-Garonne, serv. ordin.
Vignier.	1re cl.	Seine, chemin de fer de Paris en Belgique, 1re section.
Vignoles.	1re cl.	Gironde, serv. ordin.
Vignot.	2e cl.	Allier, serv. ordin.
Viguier.	2e cl.	Tarn, routes départem.
Vilmont (François) ✻.	2e cl.	*Congé.*
Vilmont (Louis).	3e cl.	Pas-de-Calais, ch. de fer de Paris en Belgique, 3e sect.
Vincent (Alexandre).	3e cl.	Deux-Sèvres, serv. ordin.
Vincent (Alexandre).	3e cl.	Seine, chemin de fer de Paris en Belgique, 1re section.
Vincent (Charles).	3e cl.	Seine-et-Marne, navigation de la Marne.
Vinot.	3e cl.	*Congé*
Vinson.	3e cl.	Allier, serv. ordin.
Vouret.	1re cl.	Seine-et-Marne, navig. de la Seine, 1re section.
W		
Warmont.	1re cl.	*Réserve.*
Waroquet.	2e cl.	Ain, serv. ordin.
Wéry (Louis).	2e cl.	Somme, chemin de fer de Paris en Belgique, 2e section.
Wéry (Camille).	3e cl.	Nord, serv. ordin.
Wœlfflé (Joseph).	1re cl.	Bas-Rhin, can. du Rhône au Rhin, divis. du Nord.
Wœlfflé (François).	1re cl.	Bas-Rhin, travaux du Rhin.
Wœlfflé (Louis).	3e cl.	Bas-Rhin, can. du Rhône au Rhin, divis. du Nord.
Wolski.	3e cl.	*Serv. prov. d'arr.* Morbihan, ports mar. de com.

CONDUCTEURS EN RETRAITE.

Noms des conducteurs.	Résidences.	Départements.
MM.		
Aillet.	Carentan.	Manche.
Alano.	Ploërmel.	Morbihan.
Auphan.	Alais.	Gard.
Becqué (Amable).	Issoire.	Puy-de-Dôme.
Besaucèle.	Toulouse.	Haute-Garonne.
Biétrix.	Lons-le-Saulnier.	Jura.
Billon.	Metz.	Moselle.
Bonjour.	Angers.	Maine-et-Loire.
Bouré.	Saint-Quentin.	Aisne.
Bourgeois.	Châlon.	Saône-et-Loire.
Brunel.	Saint-Quentin.	Aisne.
Calmette.	Agen.	Lot-et-Garonne.
Campain.	Châlon.	Saône-et-Loire.
Chaix.	Gap.	Hautes-Alpes.
Chapuy.	Mâcon.	Saône-et-Loire.
Cherencey.	St.-Lô.	Manche.
Clément.	Nancy.	Meurthe.
Costier.	Florac.	Lozère.
Cotin.	Ajaccio.	Corse.
Cune.	Dijon.	Côte-d'Or.
Dano.	Vannes.	Morbihan.
Deschamps.	Paris.	Seine.
Dreux.	Faillans.	Drôme.
Drouart.	Angers.	Maine-et-Loire.
Dubois.	Lille.	Nord.
Dufay.	Valence.	Drôme.
Duhal.	Mézières.	Ardennes.
Durand.	Tours.	Indre-et-Loire.
Duval.	Orléans.	Loiret.
Fallempin.	Lille.	Nord.
Foulon-Desclos.	Le Mans.	Sarthe.
Gaillard.	Novy.	Ardennes.
Garrigues.	Agen.	Lot-et-Garonne.
Génie.	Carcassonne.	Aude.
Geoffroy.	Montbrison.	Loire.
Gianani.	Toulon.	Var.
Giobergia.	Ajaccio.	Corse.
Grand.	Marseille.	Bouches-du-Rhône.
Guesdra.	Troyes.	Aube.
Héral.	Rodez.	Aveyron.
Jacotin d'Arseine.	Auxerre.	Yonne.
Jacquet.	Montargis.	Loiret.
Javelas.	Valence.	Drôme.
Jollivet.	Le Mans.	Sarthe.
Lacombe.	Tulle.	Corrèze.
Lafont.	Carcassonne.	Aude.
Lamy.	Lons-le Saulnier.	Jura.
Lange.	Bourges.	Cher.

Noms des conducteurs.	Résidences.	Départements.
MM.		
La Perrière de Tesson.	Niort.	Deux-Sèvres.
Leconte.	Caen.	Calvados.
Leroux.	Blois.	Loir-et-Cher.
Lespinasse.	Naurouse.	Aude.
Levée-Lémery.	Orléans.	Loiret.
Lomont.	Vitry.	Marne.
Maguin.	Besançon.	Doubs.
Maillé.	Cette.	Hérault.
Martin (Louis.).	Auch.	Gers.
Michel (J.-B.).	Chaumont.	Haute-Marne.
Mortreuil.	Marseille.	Bouches-du-Rhône.
Ogé	Troyes.	Aube.
Ollieu.	Vienne.	Isère.
Pailla.	Mézières.	Ardennes.
Pérard de Martinicourt.	Saintes.	Charente-Inférieure.
Pestour.	Limoges.	Haute-Vienne.
Petit.	Quierzy.	Aisne.
Peyronet.	Riom.	Puy-de-Dôme.
Pierret.	Chaumont.	Haute-Marne.
Pierson.	Lunéville.	Meurthe.
Pille.	Nevers.	Nièvre.
Piron.	Bourges.	Cher.
Pognan.	Draguignan.	Var.
Postaire.	Bourbon-Vendée. . . .	Vendée.
Raguenet.	Nantes.	Loire-Inférieure.
Raynal.	Salleles.	Aude.
Retail.	Clément.	Puy-de-Dôme.
Robert.	Lons-le-Saulnier. . . .	Jura.
Robin.	Toul.	Meurthe.
Rossi (A.-A.).	Digne.	Basses-Alpes.
Rossi (A.-C.).	Marseille.	Bouches-du-Rhône.
Rouillard.	Le Puy.	Haute-Loire
Rousseau.	Pontoise.	Seine-et-Oise.
Rue.	Saint-Malo.	Ille-et-Vilaine.
Sagnard.	Privas.	Ardèche.
Segond.	Dolus.	Charente-Inférieure.
Séjourné.	La Rochelle.	Charente-Inférieure.
Sens.	Laon.	Aisne.
Tanchou.	Corbigny.	Nièvre.
Ternisien.	Saint-Brieuc.	Côtes-du-Nord.
Tignat.	Bourg.	Ain.
Tiron.	La Rochelle.	Charente-Inférieure.
Vasselin.	Venette.	Oise.
Weylandt.	Metz.	Moselle.

VEUVES DE CONDUCTEURS PENSIONNÉES.

Noms des maris.	Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM.	Mesd.		
Albespic.	Martin.	Paris.	Seine.
Boitel.	Ancelle.	Bellenglise.	Aisne.
Certain.	Dubrac.	Châteauroux.	Indre.
Dano.	Philipps.	Vannes.	Morbihan.
Dornier.	Briot.	Besançon.	Doubs.
Duchesne.	Paris.	Aisy.	Yonne.
Dupond.	Corbeau.	Langres.	Haute-Marne.
Finot.	Baillet.	Joigny.	Yonne.
Girardeau-Leblanc.	Pilliat.	Saint-Mihiel.	Meuse.
Leguelle.	Vaast.	Lisieux.	Calvados.
Lotte	Fontaine.	Clermont.	Oise.
Marchal.	Collin.	Lorquin.	Meurthe.
Maurier.	Laye.	Orange.	Vaucluse.
Poreaux.	Guinebert.	La Flèche.	Sarthe.
Sanson.	Edler.	Haguenau.	Bas-Rhin.
Wallart.	Maes.	Châlons.	Marne.



SERVICE

DE LA NAVIGATION ET DE L'APPROVISIONNEMENT DE PARIS.

Commissaires généraux.	Inspecteurs.	Grades.	Résidences.
Partie du bassin de l'approvisionnement comprenant la Seine au-dessus de Paris, l'Aube et ses affluents, l'Yonne et ses affluents, etc.			
Tiphaine ✠, à Paris.	Apoix.	insp. particulier.	Joigny.
	Babeau (Armand).	insp. particulier.	Troyes.
	Mondot.	insp. particulier.	Montereau.
	Merceret.	insp. particulier.	Clamecy.
	Thacussios ✠. . .	insp. particulier.	Montargis.
	Poliart	insp. particulier.	Moulins.
	Saul.	insp. particulier.	Nevers.
	Leblanc.	insp. particulier.	Cosne.
Partie du bassin de l'approvisionnement comprenant la Seine au-dessous de Paris, la Marne, l'Oise, l'Aisne, etc.			
Leiris ✠, à Paris. .	Duval.	insp. en chef. . .	Épernay.
	Beauvalet.	insp. particulier.	Saint-Germain.
	Babeau (Henri). .	insp. particulier.	Cambrai.
	Malivoire ✠. . . .	insp. particulier.	Rouen.
	Beaurin.	insp. particulier.	Compiègne.
	Truet.	insp. particulier.	Château-Thierry.
	Mazière.	insp. particulier.	Noyon.

INSPECTEUR EN RÉSERVE.

M. Monnier, inspecteur particulier à Rueil (Seine-et-Oise).

INSPECTEURS EN RETRAITE.

Noms des inspecteurs.	Qualités.	Résidences.	Départements.
MM. de Dienne ✠. . .	commissaire général.	Paris.	Seine.
Lesourd-Delisle. .	insp. particulier. . .	Angers.	Maine-et-Loire.
Piochard.	insp. particulier. . .	Paris.	Seine.

VEUVES D'INSPECTEURS PENSIONNÉES.

Noms des maris.	Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM. Babeau (Arsène).	Mesd. Lefebvre. .	Troyes.	Aube.
Merceret	Tiphaine. .	Clamecy.	Nièvre.

SURVEILLANCE ET POLICE

DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE.

Ports.	Officiers ou maîtr. de port.	Grades et classes.
AUDE.		
La Nouvelle	Rival	lieutenant 2e cl.
	Pons	maître 3e cl.
BOUCHES-DU-RHÔNE.		
Arles	Burle ✻	lieutenant 2e cl.
Bouc	Coste	maître 1re cl.
Cassis	Dallest	maître 3e cl.
La Ciotat	Jaubert	maître 1re cl.
Marseille	Durbec	capitaine 1re cl.
	Rolland ✻	lieutenant 1re cl.
	Eméric	lieutenant 2e cl.
Martigues	Gabriel	maître 3e cl.
CALVADOS.		
Caen	Delisle	lieutenant 2e cl.
	Exard	maître 2e cl.
Courseules	Lemanissier	maître 3e cl.
Honfleur	Delomosne	lieutenant 2e cl.
	Taris	maître 1re cl.
Isigny	Léger	maître 3e cl.
Trouville	Barbey ✻	maître 3e cl.
CHARENTE-INFÉRIEURE.		
Ars (*Ile de Ré*)	Amellineau	maître 3e cl.
Château (*Ile d'Oléron*)	Roche	maître 1re cl.
La Flotte (*Ile de Ré*)	Gablier ✻	maître 2e cl.
La Perrotine (*Ile d'Oléron*)	Simon	maître 1re cl.
La Rochelle	Vatinel	lieutenant 1re cl.
La Tremblade	Étienne	lieutenant 2e cl.
Loix (*Ile de Ré*)	Chapeau	maître 3e cl.
Marans	Clerc-Dufieffranc ✻	maître 1re cl.
Marennes	Charle	maître 1re cl.
Riberou	Mounier	maître 3e cl.
Rochefort	Dufaur	lieutenant 2e cl.
Royan	Nollet	maître 3e cl.
Saint-Denis (*Ile d'Oléron*)	Desgraves	maître 3e cl.
St-Georges de Douhet (*Idem*)	Nadreau	maître 3e cl.
Saint-Martin (*Ile de Ré*)	Bromand	maître 2e cl.
Tonnay-Charente	Delafarge	maître 1re cl.

Ports.	Officiers ou maîtr. de port.	Grades et classes.
	CORSE.	
Ajaccio.	Sampolo.	maître 1re cl.
	Zigliara.	maître 3e cl.
astia.	Oletta.	lieutenant 1re cl.
onifacio.	Hucherot.	maître 1re cl.
alvi.	Mastagli.	maître 3e cl.
e-Rousse.	Dumas.	maître 1re cl.
Maccinagio.	Latour.	maître 1re cl.
Porto-Vecchio.	Dealma.	maître 3e cl.
Saint-Florent.	Gregori.	maître 1re cl.
	CÔTES-DU-NORD.	
Binic.	Juhel.	maître 3e cl.
Dahouet.	Gautier.	maître 3e cl.
Dinan.	Moncoq.	maître 3e cl.
Lannion.	Leroux.	maître 3e cl.
Paimpol.	Onfray-Painière.	maître 2e cl.
Pontrieux.	Dauphin.	maître 3e cl.
Portrieux.	Thémoy-Lachainais.	maître 3e cl.
Saint-Brieuc.	Bienvenue.	maître 2e cl.
Tréguier.	Bidamant.	maître 3e cl.
	EURE.	
Quillebeuf.	Fauqueux (Alex.).	maître 1re cl.
	FINISTÈRE.	
Audierne.	Delécluse (Alex.)	maître 3e cl.
Brest.	Couhitte (J.-M.).	capitaine 2e cl.
	Gestin.	maître 1re cl.
Concarneau.	Lebel.	maître 3e cl.
Le Conquet.	Morin (Hervé).	maître 3e cl.
Douarnenez.	Lebris.	maître 3e cl.
Faou.	Poncin.	maître 3e cl.
Landerneau.	Provost.	maître 3e cl.
Morlaix.	Couhitte (A.) ✻.	lieutenant 2e cl.
	Ellier.	maître 3e cl.
Pont-l'Abbé.	Serré.	maître 3e cl.
Port-Launay.	Elie.	maître 3e cl.
Le Pouldu.	Garrec.	maître 3e cl.
Quimper.	Laporte.	maître 2e cl.
Roscoff.	Salaun.	maître 3e cl.
	GARD.	
Aigues-Mortes.	Cauvet.	maître 1re cl.

Ports.	Officiers ou maîtr. de port.	Grades et classes.
GIRONDE.		
Blaye.	Robert.	maître 2e cl.
Bordeaux.	Bompar ✱.	capitaine 1re cl.
	Rives ✱.	capitaine 2e cl.
	Aligé.	lieutenant 1re cl.
	Guenon.	lieutenant 1re cl.
Libourne.	Boutin.	maître 1re cl.
Pauillac.	Mony.	lieutenant 1re cl.
HÉRAULT.		
Agde.	Rouvière.	maître 1re cl.
	Roque.	maître 3e cl.
Cette.	Richier.	lieutenant 1re cl.
	Chabert.	lieutenant 2e cl.
ILLE-ET-VILAINE.		
Cancale.	Delalande.	maître 3e cl.
Redon.	Vailland.	maître 1re cl.
Saint-Malo.	Bossinot.	lieutenant 1re cl.
Saint-Servan.	Rouxel.	maître 3e cl.
LOIRE-INFÉRIEURE.		
Le Croisic.	Kergorre.	maître 1re cl.
Mesquer.	Fouquet.	maître 2e cl.
Nantes.	Bellanger.	capitaine 2e cl.
	Galland ✱.	lieutenant 1re cl.
	Poussin.	maître 1re cl.
Paimbœuf.	Hardy.	maître 1re cl.
Le Pellerin.	Mornet.	maître 3e cl.
Pornic et Bourgneuf.	Hoiry.	maître 3e cl.
Pouliguen.	Mollé.	maître 3e cl.
Saint-Nazaire.	Tabier.	maître 3e cl.
MANCHE.		
Cherbourg.	Diguet.	lieutenant 2e cl.
	Frigoult.	maître 1re cl.
Granville.	Letourneur ✱.	lieutenant 2e cl.
	Chapon.	maître 3e cl.
Saint-Waast-la-Hougue.	Joly.	maître 3e cl.

Ports.	Officiers ou maîtr. de port.	Grades et classes.
	MORBIHAN.	
Auray	Le Jehan-Ducosquer	maître 3e cl.
Hennebont	Le Dilly	maître 3e cl.
Lorient	Obriet ✱	lieutenant 1re cl.
Palais	Leblanc	maître 2e cl.
Penerf	Fardel	maître 3e cl.
Port-Louis	Cormier	maître 2e cl.
Port-Philippe	Brière	maître 3e cl.
Quiberon	Guillevic	maître 1re cl.
Roche-Bernard	Gautier (Olivier)	maître 3e cl.
Vannes	Lenindre	lieutenant 2e cl.
	NORD.	
Dunkerque	Dupays	capitaine 2e cl.
	Perre	lieutenant 2e cl.
	Mathey	lieutenant 2e cl.
Gravelines	Pasquet	maître 1re cl.
	PAS-DE-CALAIS.	
Boulogne	Pollet ✱	capitaine 2e cl.
	Cary	lieutenant 2e cl.
	Gotrot	maître 1re cl.
Calais	Margollé ✱	capitaine 2e cl.
	Beaugrand	maître 1re cl.
	BASSES-PYRÉNÉES.	
Bayonne	Jauréguiberry	capitaine 2e cl.
	Fauqueux (M. A.)	maître 2e cl.
Saint-Jean-de-Luz et Socoa	Imatz	maître 1re cl.
	PYRÉNÉES-ORIENTALES.	
Port-Vendres	Frère	maître 1re cl.
Saint-Laurent de la Salanque	Got	maître 3e cl.
	SEINE-INFÉRIEURE.	
Dieppe	Fadeville	lieutenant 1re cl.
	Sevry ✱	maître 1re cl.
Fécamp	Edouard	lieutenant 2e cl.
	Leporc	maître 3e cl.
Harfleur	Troude	maître 3e cl.

Ports.	Officiers ou maîtr. de port.	Grades et classes.
SEINE-INFÉRIEURE (*suite*).		
Le Havre	Berteloot ✻	capitaine 1re cl.
	Lemetheyer ✻	capitaine 2e cl.
	Allègre	lieutenant 1re cl.
	Tougard	lieutenant 2e cl.
	Fouré	lieutenant 2e cl.
	Guiot	lieutenant 2e cl.
	Morin	maître 1re cl.
Rouen	Legrand ✻	capitaine 1re cl.
	Salmon ✻	lieutenant 2e cl.
	Lefebvre	maître 1re cl.
Saint-Valery-en-Caux	Parantot	maître 3e cl.
Tréport	Leprestre	lieutenant 2e cl.
Villequier	Bouvier	maître 3e cl.
SOMME.		
Abbeville	Boujonnier (Charles)	maître 3e cl.
Le Hourdel	Boujonnier (Pierre)	maître 3e cl.
Saint-Valery-sur-Somme	Vasseur	lieutenant 2e cl.
	Vue	maître 1re cl.
VAR.		
Antibes	Boniface	maître 2e cl.
Bandol	Gardon	maître 3e cl.
Cannes	Bernard (Jérôme)	maître 2e cl.
La Seyne	Allègre (Jacques)	maître 3e cl.
Sainte Maxime	Marenc	maître 3e cl.
Saint-Nazaire	Arnaud ✻	maître 2e cl.
Saint-Tropez	Amic	maître 1re cl.
	Tesseire	maître 3e cl.
Toulon	Marchand	lieutenant 2e cl.
	Bernard (J.-J.)	maître 1re cl.
VENDÉE.		
Aiguillon-sur-Mer	Vaussanges	maître 3e cl.
Bouin	Dubin	maître 3e cl.
L'Ile-Dieu	Gaston	maître 3e cl.
Luçon	Gobert	maître 3e cl.
Noirmoutier	Fouasson	maître 3e cl.
Les Sables	Saunier	maître 2e cl.
Saint-Gilles	Merveau	maître 3e cl.

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE

DES

OFFICIERS ET MAITRES DE PORT DE TOUT GRADE

EN ACTIVITÉ.

A

Aligé, lieutenant, 1re cl. Gironde.
Allègre (Franç.), lieut., 1re cl. Seine-Inf.
Allègre (Jacques), maître, 3e cl. Var.
Ameilineau, maître, 3e cl. Charente-Infér.
Amic, maître, 1re cl. Var.
Arnaud ✻, maître, 2e cl. Var.

B

Barbey ✻, maître, 3e cl. Calvados.
Beaugrand, maître, 1re cl. Pas-de-Calais.
Bellanger, capit., 2e cl. Loire-Inférieure.
Bernard (Jean-Jacques), maît., 1re cl. Var.
Bernard (Jérôme), maître, 2e cl. Var.
Berteloot ✻, capitaine, 1re cl. Seine-Inf.
Bidamant, maître, 3e cl. Côtes-du-Nord.
Bienvenue, maître, 2e cl. Côtes-du-Nord.
Bompar ✻, capitaine, 1re cl. Gironde.
Boniface, maître, 2e cl. Var.
Bossinot, lieutenant, 1re cl. Ille-et-Vilaine.
Boujonnier (Pierre), maît., 3e cl. Somme.
Boujonnier (Ch.), maître, 3e cl. Somme.
Boutin, maître, 1re cl. Gironde.
Bouvier, maître, 3e cl. Seine-Inférieure.
Brière, maître, 3e cl. Morbihan.
Bromand, maître, 2e cl. Charente-Infér.
Burle ✻, lieut., 2e cl. Bouches-du-Rhône.

C

Cary, lieutenant, 2e cl. Pas-de-Calais.
Cauvet, maître, 1re cl. Gard.
Chabert, lieutenant, 2e cl. Hérault.
Chapeau, maître, 3e cl. Charente-Infér.
Chapon, maître, 3e cl. Manche.
Charle, maît., 1re cl. Char.-Inf.
Clerc-Dufieffranc ✻, maît., 1re cl. Char.-Inf.
Cormier, maître, 2e cl. Morbihan.
Coste, maître, 1re cl. Bouches-du-Rhône.
Couhitte (Jean-Marie), capit., 2e cl. Finist.
Couhitte (Aimé) ✻, lieut. 2e cl. Finistère.

D

Dallest, maître, 3e cl. Bouches-du-Rhône.
Dauphin, maître, 3e cl. Côtes-du-Nord.
Dealma, maître, 3e cl. Corse.
Delafarge, maître, 1re cl. Charente-Infér.
Delalande, maître, 3e cl. Ille-et-Vilaine.
Deléclusc, maître, 3e cl. Finistère.
Delisle, lieutenant, 2e cl. Calvados.
Delomosne, lieutenant, 2e cl. Calvados.
Desgraves, maître, 3e cl. Charente-Infér.
Diguet, lieutenant, 2e cl. Manche.
Dubin, maître, 3e cl. Vendée.
Dufaur, lieut., 2e cl. Charente-Inférieure.
Dumas, maître, 1re cl. Corse.
Dupays, capitaine, 2e cl. Nord.
Durbec, capit., 1re cl. Bouches-du-Rhône.

E

Édouard, lieutenant, 2e cl. Seine-Infér.
Élie, maître, 3e cl. Finistère.
Ellier, maître, 3e cl. Finistère.
Émeric, lieut., 2e cl. Bouches-du-Rhône.
Étienne, lieut., 2e cl. Charente-Inférieure.
Éxard, maître, 2e cl. Calvados.

F

Fadeville, lieutenant, 1re cl. Seine-Infér.
Fardel, maître, 3e cl. Morbihan.
Fauqueux (Alex.), maître, 1re cl. Eure.
Fauqueux (M. A.), maître, 2e cl. B.-Pyrén.
Fouasson, maître, 3e cl. Vendée.
Fouquet, maître, 2e cl. Loire-Inférieure.
Fouré, lieutenant, 2e cl. Seine-Inférieure.
Frère, maître, 1re cl. Pyrénées-Orientales.
Frigoult, maître, 1re cl. Manche.

G

Gablier ✻, maître, 2e cl. Charente-Infér.
Gabriel, maître, 3e cl. Bouches-du-Rhône.
Galland ✻, lieutenant, 1re cl. Loire-Infér.
Gardon, maître, 3e cl. Var.
Garrec, maître, 3e cl. Finistère.
Gaston, maître, 3e cl. Vendée.
Gautier (Félix), maît, 3e cl. Côtes-du-Nord.
Gautier (Olivier), maître, 3e cl. Morbihan.
Gestin, maître, 1re cl. Finistère.
Gobert, maître, 3e cl. Vendée.
Got, maître, 3e cl. Pyrénées-Orientales.
Gotrot, maître, 1re cl. Pas-de-Calais.
Gregori, maître, 1re cl. Corse.
Guenon, lieutenant, 1er cl. Gironde.
Guillevic, maître, 1re cl. Morbihan.
Guiot, lieutenant, 2e cl. Seine-Inférieure.

H

Hardy, maître, 1re cl. Loire-Inférieure.

Hervé, maître, 3e cl. Finistère.
Hoïry, maître, 3e cl. Loire-Inférieure.
Hucherot, maître, 1re cl. Corse.

I

Imatz, maître, 1re cl. Basses-Pyrénées.

J

Jaubert, maître, 1re cl. Bouches-du-Rh.
Jauréguiberry, cap., 2e cl. Basses-Pyrén.
Joly, maître, 3e cl. Manche.
Juhel, maître, 3e cl. Côtes-du-Nord.

K

Kergorre, maître, 1re cl. Loire-Inférieure.

L

Laporte, maître, 2e cl. Finistère.
Latour, maître, 1re cl. Corse.
Lebel, maître, 3e cl. Finistère.
Leblanc, maître, 2e cl. Morbihan.
Lebris, maître, 3e cl. Finistère.
Le Dilly, maître, 3e cl. Morbihan.
Lefebvre, maître, 1re cl. Seine-Inférieure.
Léger, maître, 3e cl. Calvados.
Legrand ✻, capitaine, 1re cl. Seine-Infér.
Le Jehan-Ducosquer, maît., 3e cl. Morbih.
Lemanissier, maître, 3e cl. Calvados.
Lemetheyer ✻, capit., 2e cl. Seine-Infér.
Lenindre, lieutenant, 2e cl. Morbihan.
Leporc, maître, 3e cl. Seine-Inférieure.
Leprestre, lieutenant, 2e cl. Seine-Infér.
Leroux, maître, 3e cl. Côtes-du-Nord.
Letourneur ✻, lieutenant, 2e cl. Manche.

M

Marchand, lieutenant, 2e cl. Var.
Marenc, maître, 3e cl. Var.
Margollé ✻, capitaine, 2e cl. Pas-de-Calais.
Mastagli, maître, 3e cl. Corse.
Mathey, lieutenant, 2e cl. Nord.
Merveau, maître, 3e cl. Vendée.
Mollé, maître, 3e cl. Loire-Inférieure.
Moncoq, maître, 3e cl. Côtes-du-Nord.
Mony, lieutenant, 1re cl. Gironde.
Morin, maître, 1re cl. Seine-Inférieure.
Mornet, maître, 3e cl. Loire-Inférieure.
Mounier, maître, 3e cl. Charente-Infér.

N

Nadreau, maître, 3e cl. Charente-Infér.
Nollet, maître, 3e cl. Charente-Inférieure.

O

Obriet ✻, lieutenant, 1re cl. Morbihan.
Oletta, lieutenant, 1re cl. Corse.
Onfray-Painière, maît., 2e cl. Côtes-du-N.

P

Parantot, maître, 3e cl. Seine-Inférieure.
Pasquet, maître, 1re cl. Nord.
Perre, lieutenant, 2e cl. Nord.
Pollet ✻, capitaine, 2e cl. Pas-de-Calais.
Poncin, maître, 3e cl. Finistère.
Pons, maître, 3e cl. Aude.
Poussin, maître, 1re cl. Loire-Inférieure.
Provost, maître, 3e cl. Finistère.

R

Richier, lieutenant, 1re cl. Hérault.
Rival, lieutenant, 2e cl. Aude.
Rives ✻, capitaine, 2e cl. Gironde.
Robert, maître, 2e cl. Gironde.
Roche, maître, 1re cl. Charente-Inférieure.
Rolland ✻, lieut., 1re cl. Bouch.-du-Rhône.
Roque, maître, 3e cl. Hérault.
Rouvière, maître, 1re cl. Hérault.
Rouxel, maître, 3e cl. Ille-et-Vilaine.

S

Salaun, maître, 3e cl. Finistère.
Salmon ✻, lieuten., 2e cl. Seine-Inférieure.
Sampolo, maître, 1re cl. Corse.
Saunier, maître, 2e cl. Vendée.
Serré, maître, 3e cl. Finistère.
Sevry ✻, maître, 1re cl. Seine-Inférieure.
Simon, maître, 1re cl. Charente-Inférieure.

T

Tahier, maître, 3e cl. Loire-Inférieure.
Taris, maître, 1re cl. Calvados.
Teisseire, maître, 3e cl. Var.
Thémoy-Lachainais, maît., 3e cl. C.-du-N.
Tougard, lieut., 2e cl. Seine-Inférieure.
Troude, maître, 3e cl. Seine-Inférieure.

V

Vailland, maître, 1re cl. Ille-et-Vilaine.
Vasseur, lieutenant, 2e cl. Somme.
Vatinel, lieutenant, 1re cl. Charente-Infér.
Vaussanges, maître, 3e cl. Vendée.
Vue, maître, 1re cl. Somme.

Z

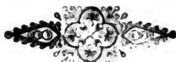
Zigliara, maître, 3e cl. Corse.

OFFICIERS ET MAITRES DE PORT EN RETRAITE.

Offic. ou mait. de port.	Grades et classes.	Résidences.	Départements.
Barberin.	lieutenant.	Bastia.	Corse.
Bouis.	maître.	Paris.	Seine.
Broquant.	maître.	Boulogne.	Pas-de-Calais.
Rado.	maître.	Roche-Bernard.. .	Morbihan.
Roux (Jean).	capitaine.	Bordeaux.	Gironde.
Sagot.	capitaine.	Calais.	Pas-de-Calais.
Sauvage.	lieutenant.	Boulogne..	Pas-de-Calais.

VEUVES D'OFFICIERS ET MAITRES DE PORT.

Noms et grades des maris.		Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM.		Mesd.		
Avice de Bellevue.	lieutenant..	Astruc.	Saint-Malo. .	Ille-et-Vilaine.
Barat.	maître. . . .	Dubois.	Royan. . . .	Char.-Inférieure.
Cauvin.	maître. . . .	Meinjaud.	La Seyne.. .	Var.
Cervotti.	maître. . . .	Bocognano. . . .	Ajaccio.. . .	Corse.
Charlet.	maître. . . .	Bonchonneau. . .	Toulon. . . .	Var.
De Belloy.	maître. . . .	Forget.	Poissy. . . .	Seine-et-Oise.
Desse.	lieutenant .	De Jorna..	Pauillac. . .	Gironde.
Dewattre.	maître . . .	Lebat..	Calais.. . . .	Pas-de-Calais.
Fautrel	lieutenant..	Clery.	Rouen. . . .	Seine-Inférieure.
Fayeaux.	lieutenant..	Lepage.	La Rochelle.	Char.-Inférieure
Giovanetti..	maître. . . .	Mari.	Tomino.. . .	Corse.
Hemont.	maître. . . .	Jardin.	Auray. . . .	Morbihan.
Hoest	capitaine. .	Fischer.	Dunkerque..	Nord.
Lambert.	maître. . . .	Quitton	Croisic. . . .	Loire-Inférieure.
Lartigue.	lieutenant..	Bidaud.	Bordeaux.. .	Gironde.
Laulier.	maître. . . .	Poulin.	Cherbourg. .	Manche.
Leguillon.	lieutenant..	Héros..	Le Havre.. .	Seine-Inférieure.
Letanaff.	maître. . . .	Ernis..	Paimpol. . .	Côtes-du-Nord.
Montepagano. . . .	maître. . . .	Luccioni.	Bonifacio.. .	Corse.
Rival..	lieutenant..	Lacaze.	La Nouvelle.	Aude.
Robert..	capitaine. .	Cavé.	Rouen. . . .	Seine-Inférieure.
Sibille.	maître. . . .	Henry.	La Flotte. . .	Char.-Inférieure.



MINES.

CONSEIL GÉNÉRAL DES MINES.

Le conseil est présidé par le Ministre, et, en son absence, par le Sous-Secrétaire d'État. MM. les inspecteurs généraux, présents au conseil, y prennent rang entre eux dans l'ordre d'ancienneté de nomination.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE PREMIÈRE CLASSE.

MM.

CORDIER (C ⁂), pair de France, conseiller d'État, membre de l'Académie des sciences, *vice-président*, rue Cuvier, n° 25.

DE BONNARD (O ⁂), membre de l'Académie des sciences, quai Malaquais, n° 19.

MIGNERON (O ⁂), rue de Grenelle-Saint-Germain, n° 117.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE DEUXIÈME CLASSE.

MM.

HÉRICART DE THURY (O ⁂), conseiller d'état, membre de l'Académie des sciences, rue de l'Université, n° 29.

BERTHIER (O ⁂), membre de l'Académie des sciences, rue Crébillon, n° 2.

GARNIER (O ⁂), rue des Saints-Pères, n° 75.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX ADJOINTS.

MM.

GUENYVEAU (O ⁂), rue Louis-le-Grand, n° 26.

CHÉRON (O ⁂), rue de la Ferme-des-Mathurins, n° 6.

INGÉNIEUR EN CHEF, SECRÉTAIRE DU CONSEIL.

M.

THIRRIA ⁂, rue de Tournon, n° 17.

NOTA. Les employés du secrétariat du conseil général des mines et de la commission de statistique de l'industrie minérale se trouvent à la suite des bureaux de l'administration centrale, page 9.

COMMISSION CENTRALE DES MACHINES A VAPEUR.

MM.

CORDIER (C ✠), inspecteur général des mines, *président.*
DE BONNARD (O ✠), inspecteur général des mines.
KERMAINGANT (C ✠), inspecteur général des ponts et chaussées.
GARNIER (O ✠), inspecteur général des mines.
LAMÉ ✠, ing. en chef des mines, membre de l'Académie des sciences.
MARY ✠, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
BINEAU ✠, ingénieur en chef des mines.
BÉLANGER ✠, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
REGNAULT ✠, ingénieur ordinaire des mines.
COMBES ✠, ing. en chef des mines, *secrétaire*, rue de l'Ouest, 24.

COMMISSION DES ANNALES DES MINES.

MM.

CORDIER (C ✠), inspecteur général des mines, *président.*
DE BONNARD (O ✠), inspecteur général des mines.
MIGNERON (O ✠), *idem.*
HÉRICART DE THURY (O ✠), *idem.*
BERTHIER (O ✠), *idem*, professeur à l'École des mines.
GARNIER (O ✠), *idem.*
GUENYVEAU (O ✠), inspecteur général adjoint des mines.
CHÉRON (O ✠), *idem.*
DUFRÉNOY (O ✠), ing. en chef, membre de l'Académie des sciences, professeur à l'École des mines.
ÉLIE DE BEAUMONT (O ✠), ingénieur en chef, membre de l'Académie des sciences, professeur à l'École des mines.
COMBES ✠, ing. en chef, professeur à l'École des mines.
THIRRIA ✠, *idem*, secrétaire du conseil général des mines.
LE PLAY ✠, *idem*, professeur à l'École des mines.
DE CHEPPE (O ✠), maître des requêtes, chef de la division des mines.
DE BOUREUILLE ✠, ingénieur ordinaire des mines, chef de la division des chemins de fer, *secrétaire*, rue de l'Odéon, 28.
EBELMEN, ingénieur ordinaire des mines, *secrétaire adjoint*, spécialement chargé de la traduction des mémoires étrangers.

COMMISSION DE STATISTIQUE DE L'INDUSTRIE MINÉRALE.

MM.

MIGNERON (O ✠), inspecteur général des mines, *président.*
GARNIER (O ✠), inspecteur général des mines.
THIRRIA ✠, ing. en chef, secrétaire du conseil général des mines.
DE CHEPPE (O ✠), maître des requêtes, chef de la division des mines.
CHEVALIER (Michel) (O ✠), conseiller d'État, ingénieur en chef des mines.
LE PLAY ✠, ing. en ch. des mines, *secrétaire*, rue de Belle-Chasse, 10.

INSPECTIONS GÉNÉRALES
DU SERVICE DES MINES.

Désignation des inspections.	Départements qui composent chaque inspection.	Inspecteurs généraux.
		MM.
Nord.	Seine-Inférieure, Eure, Eure-et-Loir, Seine, Seine-et-Oise, Loiret, Seine-et-Marne, Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne, Oise.	HÉRICART DE THURY (O ✠).
Nord-Est. .	Ardennes, Meuse, Marne, Aube, Yonne, Meurthe, Moselle, Bas-Rhin, Vosges, Haut-Rhin. . .	GARNIER (O ✠).
Est.	Haute-Saône, Haute-Marne, Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Ain, Doubs, Jura.	GUENYVEAU (O ✠).
Centre. . . .	Loire, Rhône, Cantal, Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Cher, Allier, Nièvre.	MIGNERON (O ✠).
Sud-Est. . .	Bouches-du-Rhône, Var, Corse, Vaucluse, Basses-Alpes, Drôme, Isère, Hautes-Alpes, Ardèche, Lozère, Gard, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales.	DE BONNARD (O ✠).
Sud-Ouest. .	Lot-et-Garonne, Dordogne, Corrèze, Lot, Aveyron, Tarn-et-Garonne, Tarn, Haute-Garonne, Ariége, Gironde, Landes, Basses-Pyrénées, Gers, Hautes-Pyrénées.	CORDIER (C ✠).
Ouest. . . .	Vienne, Creuse, Haute-Vienne, Charente, Charente-Inférieure, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Indre, Vendée, Deux-Sèvres, Maine-et-Loire.	BERTHIER (O ✠).
Nord-Ouest.	Calvados, Manche, Orne, Mayenne, Sarthe, Loire-Inférieure, Morbihan, Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Finistère.	CHÉRON (O ✠).

TABLEAU DU SERVICE DES MINES

PAR DIVISIONS, ARRONDISSEMENTS ET SOUS-ARRONDISSEMENTS MINÉRALOGIQUES.

SERVICE ORDINAIRE.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Départements composant les arrondissements et les sous-arrondissements.
	DIVISION DU NORD.		
	M. HÉRICART DE THURY (O ✻), inspecteur général de 2e classe.		
	Arrondissement de Caen.		
HÉRAULT ✻, 1re cl. dir.	De Saint-Léger ✻, ing. en ch.	Rouen.	Seine-Inférieure. Eure. Eure-et-Loir.
	Arrondissement de Paris.		
JUNCKER ✻, 1re cl.	De Fourcy, 2e cl. Sentis, 2e cl.	Paris.	Seine.
	Arrondissement d'Orléans.		
PARROT, ing. ordin. 1re cl., f. f. d'ing. en chef.	Couche, 2e cl.	Versailles.	Seine-et-Oise.
	Service fait par l'ing. en chef.	Orléans.	Loiret.
	Gentil, élève hors de concours.	Paris.	Seine-et-Marne.
	Arrondissement de Douai.		
BLAVIER ✻, 2e cl.	Meugy, asp.	Lille.	Nord.—Moins les app. à vap^{r} du territ. d'Avesnes.
	Comte, 2e cl.	Valenciennes.	Nord.—Y comp. le bassin houiller de Valenciennes.
	Service fait par l'ing. en chef.	Douai.	Nord. — Y compris le serv. des mach. à vap^{r} du territoire d'Avesnes.
	Dusouich, 2e cl.	Arras.	Pas-de-Calais.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Départements composant les arrondissements et les sous-arrondissements.
	Suite de la division du Nord.		
	Arrondissement d'Amiens.		
Lefebvre ✱, 2e cl.	*Service fait par l'ing. en chef.*	Amiens.	Somme.
	Piérard, 2e cl. . .	Beauvais.	Aisne. Oise.
	DIVISION DU NORD-EST.		
	M. Garnier (O ✱), inspecteur général de 2e classe.		
	Arrondissement de Troyes.		
Reverchon, ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en chef.	Sauvage, 2e cl. . .	Mézières.	Ardennes. Meuse.
	Service fait par l'ing. en chef.	Troyes.	Marne. Aube. Yonne.
	Arrondissement de Nancy.		
Levallois ✱, 1re cl.	Piot, 2e cl.	Metz.	Meurthe. Moselle.
	Arrondissement de Strasbourg.		
De Billy ✱, 2e cl. .	Daubrée, 2e cl. . .	Strasbourg. . .	Bas-Rhin.
	Furiet, asp. . . .	Colmar.	Vosges. Haut-Rhin.
	DIVISION DE L'EST.		
	M. Guenyveau (O ✱), inspecteur général adjoint.		
	Arrondissement de Vesoul.		
. . . .	Delesse, asp. . . .	Vesoul.	Haute-Saône.
	Guillot-Duhamel, 1re cl.	Chaumont. . . .	Haute-Marne.
	Guillebot de Nerville, 2e cl. . . .	Dijon.	Côte-d'Or.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Départements composant les arrondissements et les sous-arrondissements.
	Suite de la division de l'Est.		
	Arrondissement de Mâcon.		
Drouot, ing. ord. 1re cl., f. f. d'ing. en ch., à Châlon. . .	*Service fait par l'ing. en chef.*	Châlon.	Saône-et-Loire. Ain.
	Boyé, 2e cl. . . .	Besançon. . . .	Doubs. Jura.
	DIVISION DU CENTRE.		
	M. Migneron (O ✱), inspecteur général de 1re classe.		
	Arrondissement de Saint-Étienne.		
Delsériès ✱, 1re cl.	Mœvus, 2e cl. . .	Saint-Étienne. .	Loire.—Moins le territ. houiller de Rive-de-Gier.
	Chatelus, 2e cl.. .	Rive-de-Gier.. .	Loire.—Territ. houiller de Rive-de-Gier et concession de St-Chamond.
	Pigeon, 2e cl. . .	Lyon.	Rhône.
	Arrondissement de Clermont.		
Burdin ✱, 1re cl. . .	Baudin, 1re cl. . .	Clermont. . . .	Cantal. Puy-de-Dôme. Haute-Loire.
	Boulanger, 2e cl. .	Moulins.	Cher. Allier. Nièvre.
	DIVISION DU SUD-EST.		
	M. de Bonnard (O ✱), inspecteur général de 1re classe.		
	Arrondissement de Grenoble.		
Gueymard (O ✱), 1re cl.	Diday, 2e cl. . . .	Marseille. . . .	Bouches-du-Rhône. Var. Corse.
	Meissonnier, asp.	Avignon.	Vaucluse. Basses-Alpes. Drôme.
	Gras ✱, 1re cl. . .	Grenoble. . . .	Isère. Hautes-Alpes.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Départements composant les arrondissements et les sous-arrondissements.
Suite de la division du Sud-Est.			
Arrondissement d'Alais.			
THIBAULT ☼, 2e cl.	Lefrançois, asp. .	Alais.	Ardèche. Lozère. Gard.
	Dupont, asp. . . .	Montpellier. . .	Hérault.
	Ville, élève hors de concours. . .	Carcassonne. . .	Aude. Pyrénées-Orientales.
DIVISION DU SUD-OUEST.			
M. CORDIER (C ☼), inspecteur général de 1re classe.			
Arrondissement de Périgueux.			
MARROT ☼, 2e cl. .	Boudousquié ☼, 1re cl.	Périgueux. . . .	Lot-et-Garonne. Dordogne. Corrèze.
	Senez, 1re cl. . .	Villefranche. . .	Lot. Aveyron.
Arrondissement de Toulouse.			
VÈNE, 2e cl.	Boucheporn (de), 2e cl.	Toulouse. . . .	Tarn-et-Garonne. Tarn. Haute-Garonne.
	Renouf, élève hors de concours. . .	Vic-Dessos. . .	Ariége.
Arrondissement de Bordeaux.			
MANÈS ☼, 2e cl. .	*Service fait par l'ing. en chef.*	Bordeaux. . . .	Gironde.
	Jacquot, asp. . .	Mont-de-Marsan	Landes. Basses-Pyrénées. Gers. Hautes-Pyrénées.

Ingénieurs en chef.	Ingénieurs ordinaires.	Résidences.	Départements composant les arrondissements et les sous-arrondissements.
	DIVISION DE L'OUEST.		
	M. BERTHIER (O ✻), inspecteur général de 2e classe.		
	Arrondissement de Guéret.		
FURGAUD ✻, 1re cl.	*Service fait par l'ing. en chef.*	Guéret.	Vienne. Creuse. Haute-Vienne. Charente. Charente-Inférieure.
	Descottes, asp. .	Tours.	Indre-et-Loire. Loir-et-Cher. Indre.
	Arrondissement de Nantes.		
LORIEUX ✻, 2e cl. .	Cacarrié, 2e cl. .	Angers.	Vendée. Deux-Sèvres. Maine-et-Loire.
	DIVISION DU NORT-OUEST.		
	M. CHÉRON (O ✻), inspecteur général adjoint.		
	Arrondissement de Caen.		
HÉRAULT ✻, 1re cl. dir.	*Service fait par l'ing. en chef.*	Caen.	Calvados. Manche.
	Hennezel (de), 2e cl.	Le Mans.	Orne. Mayenne. Sarthe.
	Arrondissement de Nantes.		
LORIEUX ✻, 2e cl. .	Audibert, asp. . .	Nantes.	Loire-Inférieure. Morbihan.
	Durocher, 2e cl. . .	Rennes.	Ille-et-Vilaine. Côtes-du-Nord. Finistère.

SERVICES SPÉCIAUX.

SERVICE CENTRAL DE LA PARTIE MÉTALLURGIQUE ET DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

MM. BINEAU ✻, ingénieur en chef 2e cl., à Paris.
Le Chatelier, ingénieur ordinaire 2e cl., à Paris.

CARRIÈRES DE PARIS ET DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

MM. JUNCKER ✻, ingénieur en chef 1re cl. (*inspecteur général*).
De Fourcy, ingénieur ord. 2e cl. (*inspect. particulier*).
Sentis, ingénieur ord. 2e cl. (*idem*).

SURVEILLANCE DES MACHINES A VAPEUR DANS LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

MM. COMBES ✻, ingénieur en chef 2e cl.
De Sénarmont ✻, ingénieur ordinaire 1re cl.

SERVICES EXTRAORDINAIRES.

TRAVAUX DE CONSOLIDATION DES CARRIÈRES SOUS LA VILLE DE FÉCAMP (Seine-Inférieure).

MM. HÉRAULT ✻, ingénieur en chef directeur, à Caen.
DE SAINT-LÉGER ✻, ingénieur en chef 2e cl., à Rouen.
Harlé, ingénieur ordinaire 2e cl., à Fécamp.

SERVICE MÉTALLURGIQUE DU CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A NÎMES (Hérault et Gard).

M. Dupont, aspirant ingénieur, à Montpellier.

TOPOGRAPHIE DU BASSIN HOUILLER DE VALENCIENNES (Nord).

M. BLAVIER ✻, ingénieur en chef 2e cl., à Douai.

TOPOGRAPHIE DU BASSIN HOUILLER D'AUBIN (Aveyron).

M. Senez, ingénieur ordinaire 1re cl., à Villefranche.

ÉTUDE DES TERRAINS COMPOSANT LE BASSIN HOUILLER D'AUTUN (Saône-et-Loire).

M. Drouot, ingénieur ord. 1re cl., f. f. d'ing. en chef, à Châlon.

ÉTUDE DES TERRAINS HOUILLERS DES ENVIRONS D'AHUN ET DE BOURGANEUF (Creuse).

M. Furgaud ⁂, ingénieur en chef 1re classe, à Guéret.

APPAREILS A VAPEUR.

M. Moisson-Desroches, ingénieur en chef 1re cl., chargé de coordonner pour les publications annuelles, les documents statistiques transmis à l'administration relativement aux appareils à vapeur.

INGÉNIEURS ATTACHÉS A L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

MM. Lamé ⁂, ing. en chef 2e cl. (professeur).
Regnault ⁂, ing. ord. 2e cl. (professeur).
MM. Transon, ing. ordin. 2e cl. (répétiteur).
Ebelmen, ing. ord. 2e cl. (*idem*).
Delaunay, *idem*. (*idem*).

INGÉNIEUR EN MISSION POUR LE SERVICE DU DÉPARTEMENT DE LA GUERRE. (Explorations géologiques en Algérie.)

Fournel ⁂, ingénieur en chef 2e cl., à Alger.

INGÉNIEUR EN MISSION POUR LE SERVICE DU DÉPARTEMENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Garella ⁂, ingénieur en chef 2e cl., à Panama.

INGÉNIEUR ATTACHÉ AU DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE. (Eaux thermales.)

François ⁂, ingénieur ordinaire 2e cl., à Carcassonne.

MANUFACTURE ROYALE DES PORCELAINES DE SÈVRES.

Brongniart (O ⁂), ingénieur en chef 1re cl., à Sèvres.

ÉTABLISSEMENT DE DECAZEVILLE (AVEYRON).

Declerck, ingénieur ordinaire 2e cl., à Decazeville.

CARTE GÉOLOGIQUE GÉNÉRALE DE LA FRANCE.

M. Dufrénoy (O ✠), ingénieur en chef, chargé de la partie occidentale.
M. Élie de Beaumont (O ✠), ingénieur en chef, chargé de la partie orientale.

CARTES GÉOLOGIQUES DÉPARTEMENTALES.

Départements.	Ingénieurs. MM.	Départements.	Ingénieurs. MM.
Allier.	Boulanger.	Lot.	Senez.
Ardèche.. . . .	Varin.	Maine-et-Loire.	Cacarrié.
Ariége..	François ✠.	Marne.	Sauvage.
Aude.	Vène.	Marne (Haute-).	Guillot-Duhamel.
Aveyron.. . . .	Senez.	Meurthe.. . . .	Levallois ✠.
Cantal..	Baudin.	Morbihan. . . .	Lefébure de Fourcy.
Charente. . . .	Marrot ✠.	Moselle.	Reverchon.
Corrèze.	De Boucheporn.	Pas-de-Calais. .	Dusouich. .
Côtes-du-Nord.	Lefébure de Fourcy.	Puy-de-Dôme. .	Baudin.
Dordogne.. . .	Marrot ✠.	Pyrénées (Htes-).	Vène.
Doubs..	Boyé.	Rhin (Bas-). . .	Daubrée.
Garonne (Hte-).	François ✠.	Rhône.	Pigeon.
Gironde.. . . .	Pigeon.	Seine-et-Marne.	De Sénarmont ✠.
Ille-et-Vilaine..	Durocher.	Seine-et-Oise. .	De Sénarmont ✠.
Indre.	Sagey.	Sèvres (Deux-).	Cacarrié.
Loire.	Gruner.	Tarn.	De Boucheporn.
Loire-Infér. . .	Durocher.	Var.	De Villeneuve ✠.
Loiret.	Lefébure de Fourcy.	Vosges.	De Billy ✠.

INGÉNIEURS EN SERVICE HORS DE FRANCE.

MM.
Lambert (C.-J.) ✠, ing. ord., 2e cl. (Égypte).
De Marignac, élève (Suisse).

M.
Hulot d'Osery, élève (Amérique du Sud).

INGÉNIEURS EN RÉSERVE OU EN CONGÉ.

MM.		MM.	
Gabé..	ing. en ch. 2e cl.	Delaplanche. . . .	ing. ord. 2e cl.
Clapeyron ✠. . .	ing. en ch. 2e cl.	Lecocq.	ing. ord. 2e cl.
Varin.	ing. en ch. 2e cl.	Martha-Becker. . .	ing. ord. 2e cl.
Gervoy ✠.	ing. ord. 1re cl.	Reynaud.	ing. ord. 2e cl.
De Villeneuve ✠.	ing. ord. 1re cl.	De Lamotte.	ing. ord. 2e cl.
Sagey.	ing. ord. 1re cl.	Lambert (C.-J.-E.).	élève.

ÉCOLE DES MINES.

RUE D'ENFER, N° 34, HÔTEL VENDÔME.

M. DUFRÉNOY (O ✠) ing. en chef 1re cl., inspecteur des études.

ENSEIGNEMENT.

MM.		
DUFRÉNOY (O ✠), ing. en ch. 1re cl.	professeur.	Minéralogie.
ÉLIE DE BEAUMONT (O ✠), ing. en chef 1re cl.	*idem.*	Géologie.
BERTHIER (O ✠), insp. gén., chef du laboratoire.	*idem.*	Docimasie.
EBELMEN, ing. ord 2e cl.	*idem* adj.	Docimasie.
COMBES ✠, ing. en chef 2e cl.	*idem.*	Exploitation.
LE PLAY ✠, ing. en chef 2e cl.	*idem.*	Minéralurgie.
GIRARD ✠	*idem.*	Dessin et Géométrie descriptive appliquée.

COLLECTIONS.

DUFRÉNOY (O ✠), ingénieur en chef 1re cl., conservateur.
Bayle, élève hors de concours, adjoint au conservateur.
Adelmann, gardien des collections.
Pierre, aide du laboratoire.
Micheleau, gardien de la bibliothèque.
Vacher, *idem.*

SERVICE DE SANTÉ.

Lacroix (O ✠), médecin-chirurgien.

CONSEIL DE L'ÉCOLE DES MINES.

Le conseil de l'École est présidé par le Sous-Secrétaire d'État.

MM.
CORDIER (C ✠) inspecteur général, *vice-président.*
DE BONNARD (O ✠) *idem.*
MIGNERON (O ✠) *idem.*
HÉRICART DE THURY (O ✠) *idem.*
BERTHIER (O ✠) *idem.*
GARNIER (O ✠) *idem.*
ÉLIE DE BEAUMONT (O ✠), ing. en chef, profeseur.
COMBES ✠ *idem*, *idem.*
LE PLAY ✠ *idem*, *idem.*
DUFRÉNOY O ✠ *idem*, *idem*, *secrétaire.*

ÉLÈVES INGÉNIEURS DES MINES.

ÉLÈVES DE PREMIÈRE CLASSE.

1er juin 1842.

De Chancourtois.

1er janvier 1844.

Dubocq.
Bertrand.
Bossey.

ÉLÈVES DE DEUXIÈME CLASSE.

15 novembre 1842.

Rivot.
Phillips.
Houpeurt.

15 novembre 1843.

Gauldrée-Boilleau.
Trautmann.
Bochet.

ÉCOLE DES MINEURS DE ST-ÉTIENNE.

(Département de la Loire.)

MM.
Roussel-Galle ✠, ing. en chef 1re cl., directeur de l'école.

ENSEIGNEMENT.

Fénéon, ing. en chef 2e cl.	professeur.	Minéralogie et Géologie.
Gruner, ing. ord. 1re cl.	*idem.*	Chimie et Métallurgie.
Callon, ing. ord. 2e cl.	*idem.*	Préparation mécanique et Machines : Exploitation et Construction.
Janicot, répétiteur de chimie, préparat.		Arithmétique et Comptabilité.
Duhaut, répétiteur, 1er surveillant des études		Géométrie, Levé de plans et Dessin.
Buffenoir, répétiteur, 2e surveillant.		

TABLEAU PAR ANCIENNETÉ,

DANS CHAQUE GRADE ET DANS CHAQUE CLASSE,

DES INGÉNIEURS EN ACTIVITÉ OU EN DISPONIBILITÉ.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE PREMIÈRE CLASSE.

27 avril 1832.

Cordier (C ✻).

14 septembre 1835.

De Bonnard (O ✻).

20 mai 1840.

Migneron (O ✻).

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DE DEUXIÈME CLASSE.

16 mai 1834.

Héricart de Thury (O ✻).

22 décembre 1836.

Berthier (O ✻).

5 août 1840.

Garnier (O ✻).

INSPECTEURS GÉNÉRAUX ADJOINTS.

20 mai 1840.

Guenyveau (O ✻).

6 décembre 1840.

Chéron (O ✻).

INGÉNIEURS EN CHEF DE PREMIÈRE CLASSE.

2 août 1828.

Brongniart (O ✻).

1er mai 1832.

Hérault ✻.

1er novembre 1833.

Furgaud ✻.

26 décembre 1836.

Gueymard (O ✻).
Roussel-Galle ✻.
Delsériès ✻.

26 janvier 1839

Dufrénoy (O ✻).
Élie de Beaumont (O ✻).
Burdin ✻.

5 mai 1840.

Levallois ✻.

10 mai 1841.

Juncker ✻.

11 mars 1842.

Moisson-Desroches.
Thirria ✻.

INGÉNIEURS EN CHEF DE DEUXIÈME CLASSE.

22 décembre 1836.

Gabé.
Lefebvre ✠.
Thibaud ✠.
Lamé ✠.
Combes ✠.

21 septembre 1837.

Clapeyron ✠.

15 janvier 1839.

Manès ✠.
Marrot ✠.

15 juillet 1839.

Lorieux ✠.

7 mai 1840.

Blavier ✠.
Fénéon.
De Billy ✠.

29 juillet 1840.

Bineau ✠.
Le Play ✠.

9 décembre 1840.

Chevalier (Michel) (O ✠).

18 mars 1842.

De Saint-Léger ✠.
Varin.

1er mai 1843.

Vène.

5 janvier 1844.

Fournel ✠.
Garella ✠.

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE PREMIÈRE CLASSE.

27 avril 1832.

Parrot.

26 décembre 1836.

Guillot-Duhamel.
De Villeneuve ✠.

12 mars 1838.

Drouot.

26 janvier 1839.

Sagey.
Gras ✠.
Gervoy ✠.
Reverchon.
De Boureuille ✠.

10 janvier 1840.

Baudin.

10 mai 1841.

Boudousquié ✠.
De Sénarmont ✠.
Gruner.
Senez.

INGÉNIEURS ORDINAIRES DE DEUXIÈME CLASSE.

2 juillet 1828.

Delaplanche.

6 mai 1829.

Lambert (Charles-Joseph) ✠.

4 juillet 1830.

Reynaud.
Transon.

1er novembre 1833.

De Hennezel.
Vergnette de Lamotte.

14 septembre 1835.

Harlé.

29 juin 1836.

Boulanger.
Martha-Becker.
Lecocq.
François ☙.

9 janvier 1837.

Lefebure de Fourcy.
Dusouich.
Diday.

5 septembre 1837.

Mœvus.

9 octobre 1837.

Regnault ☙.

5 mars 1838.

Chatelus.

30 janvier 1839.

Ebelmen.
Declerck.
Sauvage.

7 mai 1840.

Bertrand de Boucheporn.
Daubrée.
Pigeon.

25 mai 1841.

Sentis.
Callon.
Le Chatelier.

18 mars 1842.

Couche.
Comte.

25 juin 1843.

Durocher.
Guillebot de Nerville.
Boyé.
Delaunay.

15 juin 1844.

Cacarrié.
Piérard.
Piot.

ASPIRANTS-INGÉNIEURS.

19 juin 1843.

Audibert.
Jacquot.
Delesse.
Lefrançois.
Descottes.
Dupont.
Meugy.
Furiet.
Meissonnier.

ÉLÈVES-INGÉNIEURS HORS DE CONCOURS.

1er juin 1843.

Ville.
Gentil.
Hulot d'Osery.

15 juin 1844.

Debette.
Bertera.
Bayle.
Reuss.
Renouf.

LISTE GÉNÉRALE

ET ALPHABÉTIQUE

DES INGÉNIEURS DES MINES

EN ACTIVITÉ OU EN DISPONIBILITÉ.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
A		
Audibert.	aspirant.	Nantes.—Division du nord-ouest.
B		
Baudin	ing. ord. 1re cl. .	Clermont. – Div. du centre.
Bayle..	élève hors de conc.	Paris.—École des mines.
Beaumont (de). *Voir* Elie.		
Bertera.	élève hors de conc.	A l'École.
Berthier (O ✻). . . .	insp. gén. 2e cl. .	Paris.—Division de l'ouest, et École des mines.
Bertrand.	élève 1re cl. . . .	A l'École.
BertranddeBoucheporn	ing. ord. 2e cl. .	Toulouse. – Div. du sud-ouest.
Billy (de) ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Strasbourg.—Div. du nord-est.
Bineau ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Paris.— Serv. spécial.
Blavier ✻.	ing. en ch. 2e cl.	Douai.— Div. du nord et serv. extr.
Bochet.	élève 2e cl.	A l'École.
Bonnard (de) (O ✻). .	insp. gén. 1re cl.	Paris.—Division du sud est.
Bossey.	élève 1re cl. . . .	A l'École.
Boucheporn (de) *Voir* Bertrand.		
Boudousquié ✻. . . .	ing. ord. 1re cl. .	Périgueux.—Div. du sud-ouest.
Boulanger.	ing. ord. 2e cl. .	Moulins.—Div. du centre.
Boureuille (de) ✻. . .	ing. ord. 1re cl. .	Paris.—Adm. centrale et comm. des Ann. des mines.
Boyé.	ing. ord. 2e cl. .	Besançon.—Div. de l'est.
Brongniart (O ✻).. .	ing. en ch. 1re cl.	Serv. particul. (Manuf. de Sèvres).
Burdin.	ing. en ch. 1re cl.	Clermont.—Div. du centre.
C		
Cacarrié.	ing. ord 2e cl. . .	Angers.—Div. de l'ouest.
Callon.	ing. ord 2e cl. . .	Saint-Étienne.—École des mineurs.
Chancourtois (de). . .	élève 1re cl. . . .	A l'École.
Chatelus.	ing. ord. 2e cl. . .	Rive-de-Gier.—Div. du centre.
Chéron (O ✻).	insp. gén. adj. . .	Paris.—Division du nord-ouest.
Chevalier (Mich.) (O ✻).	ing. en ch. 2e cl. .	Paris.—Comm. de statistique de l'indust. minérale.
Clapeyron ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	En congé.
Combes ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	Paris.—École des min. et serv. spéc.
Comte.	ing. ord. 2e cl. . .	Valenciennes.—Div. du nord.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Cordier (C ✻).......	insp. gén. 1re cl. .	Paris.—DIVISION DU SUD-OUEST.
Couche..........	ing. ord. 2e cl. . .	Versailles.—Div. du nord.
D		
Daubrée.........	ing. ord. 2e cl. . .	Strasbourg.—Div. du nord-est.
Debette.........	élève h. de conc. .	Paris.—Ecole des mines.
Declerk.........	ing. ord. 2e cl. . .	Serv. part. (Decazeville).
Delamotte. *Voir* Vergnette.		
Delaplanche.......	ing. ord. 2e cl. . .	En congé.
Delaunay........	ing. ord. 2e cl. . .	Ecole polytechnique.
Delesse.........	aspirant......	Vesoul.—Div. du nord-est.
Delsériès ✻.......	ing. en ch. 1re cl..	Saint-Etienne.—Div. du centre.
Descottes........	aspirant......	Tours.—Div. de l'ouest.
Desroches. *V.* Moisson.		
Diday..........	ing. ord. 2e cl. . .	Marseille.—Div. du sud-est.
Drouot.........	ing. ord. 1re cl. .	*F. f. d'ing. en chef.* Châlon.—Div. de l'est et serv. extr.
Dubocq.........	élève de 1re cl. . .	A l'Ecole.
Dufrénoy (O ✻)....	ing. en ch. 1re cl..	Paris.—Ecole des mines.
Duhamel. *V.* Guillot.		
Dupont.........	aspirant......	Montpellier-Div. du sud-est et s. ex.
Durocher........	ing. ord. 2e cl. . .	Rennes.—Div. du nord-ouest.
Dusouich........	ing. ord. 2e cl. . .	Arras.—Div. du nord.
E		
Ebelmen........	ing. ord. 2e cl. . .	Paris.—Ecole des mines et comm. des Annales.
Elie de Beaumont (O ✻)..........	ing. en ch. 1re cl.	Paris.—École des mines.
F		
Fénéon..........	ing. en ch. 2e cl. .	Saint-Etienne.—Ecole des mineurs.
Fourcy (de). *Voir* Lefébure.		
Fournel ✻.......	ing. en ch. 2e cl. .	Ministère de la guerre (mission).
François ✻.......	ing. ord. 2e cl. . .	Minist. de l'agr. et du comm. (eaux thermales).
Furgaud ✻.......	ing. en ch. 1re cl.	Guéret.—Div. du centre et serv. ex.
Furiet..........	aspirant......	Colmar.—Div. du nord-est.
G		
Gabé..........	ing. en ch. 2e cl.	En réserve.
Galle. *Voir* Roussel.		
Galissart de Marignac.	élève........	En congé (Suisse).
Garella ✻	ing. en ch 2e cl. .	Ministère des aff. étr. (Panama).
Garnier (O ✻)....	insp. gén. 2e cl. .	Paris.—DIVISION DU NORD-EST.
Gauldrée-Boilleau. . .	élève 2e cl.....	A l'École.
Gentil.........	élève h. de conc.	Paris.—Div. du nord.
Gervoy ✻........	ing. ord. 1re cl. .	En congé.
Gras ✻.........	ing. ord. 1re cl. . .	Grenoble. Div. du sud-est.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
Gruner.	ing. ord. 1re cl.. .	Saint-Etienne.—Ecole des mineurs.
Guenyveau (O ✻).. . .	insp. gén. adj. . .	Paris.—DIVISION DE L'EST.
Gueymard (O ✻).. . .	ing. en ch. 1re cl.	Grenoble.—Div. du sud-est.
Guillebot de Nerville. .	ing. ord. 2e cl. . .	Dijon.—Div. de l'est.
Guillot Duhamel. . . .	ing. ord. 1re cl.. .	Chaumont.—Division de l'est.
H		
Harlé.	ing. ord. 2e cl. . .	Fécamp.—Serv. extraordin.
Hennezel (de)..	ing. ord. 2e cl. . .	Le Mans.—Div. du nord-ouest.
Hérault ✻.	ing. en ch. dir.. .	Caen.—Div. du nord-ouest et du nord, et serv. extraordin.
Héricart de Thury (O ✻)	insp. gén. 2e cl.. .	Paris.—DIVISION DU NORD.
Houpeurt.	élève 2e cl.	A l'École.
Hulot d'Osery.	élève h. de conc. .	Amérique du Sud (*mission*).
Hureau de Sénarmont ✻.	ing. ord. 1re cl.. .	Paris.—Serv. spécial.
J		
Jacquot..	aspirant.	Mont de-Marsan.—Div. du sud-ouest.
Juncker ✻.	ing. en ch. 1re cl.	Paris.—Div. du nord et serv. spéc.
L		
Lambert (C.-J.) ✻. . .	ing. ord. 2e cl. . .	En congé (Égypte).
Lambert (C. J.-E.). . .	élève..	En congé.
Lamé ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	Ecole polytechnique.
Le Chatelier.	ing. ord. 2e cl. . .	Paris.—Serv. spécial.
Lecocq.	ing. ord. 2e cl. . .	En réserve.
Lefébure de Fourcy. .	ing. ord. 2e cl. . .	Paris. Div. du nord et serv. spéc.
Lefebvre ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	Amiens.—Div. du nord.
Lefrançois.	aspirant.	Alais.—Div. du sud-est.
Le Play ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	Paris.—Ecole des mines et comm. de statist. de l'indust. minérale.
Levallois ✻..	ing. en ch. 1re cl.	Nancy.—Div. du nord-est.
Lorieux ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	Nantes.—Div. du nord-ouest et de l'ouest.
M		
Manès ✻.	ing. en ch. 2e cl. .	Bordeaux.—Div. du sud-ouest.
Marignac (de). *Voir* Gallissart.		
Marrot ✻..	ing. en ch. 2e cl. .	Périgueux.—Div. du sud-ouest.
Martha-Becker.	ing. ord. 2e cl. . .	En congé.
Meissonnier..	aspirant.	Avignon.—Div. du sud-est.
Meugy.	aspirant.	Lille.—Div. du nord.
Migneron (O ✻). . . .	insp. gén. 1re cl. .	PARIS. DIVISION DU CENTRE.
Mœvus.	ing. ord. 2e cl. . .	Saint-Etienne.—Div. du centre.
Moisson-Desroches. . .	ing. en ch. 1re cl.	Paris.—Serv. extraordin.

Noms des ingénieurs.	Grades et classes.	Services.
N		
Nerville (de). *Voir* Guillebot.		
O		
Osery (d'). *Voir* Hulot.		
P		
Phillips.	élève 2e cl.	A l'École.
Piérard.	ing ord 2e cl. . .	Beauvais.—Div. du nord.
Pigeon.	ing. ord. 2e cl. . .	Lyon.—Div. du centre.
Piot..	ing. ord. 2e cl. . .	Metz.—Div. du nord-est.
R		
Regnault ✻..	ing. ord. 2e cl. . .	Ecole polytechnique.
Renouf.	élève h. de conc. .	Vic-Dessos.—Div. du sud-ouest.
Reuss..	élève h. de conc. .	En congé.
Reverchon.	ing. ord. 1re cl.. .	*F. f. d'ing. en chef.* Metz.—Div. du nord-est.
Reynaud.	ing. ord. 2e cl. . .	En congé.
Rivot.	élève 2e cl.	A l'École.
Roussel Galle ✻. . . .	ing. en ch. 1re cl..	Saint-Etienne.—Ecole des mineurs.
S		
Sagey..	ing. ord. 1re cl.. .	En réserve.
Saint-Léger (de) ✻.. .	ing. en ch. 2e cl. .	Rouen.—Div. du nord et serv. extr.
Sauvage..	ing. ord. 2e cl. . .	Mézières.—Div. du nord-est.
Sénarmont (de). *Voir* Hureau.		
Senez..	ing. ord. 1re cl.. .	Villefranche.—Div. du sud-ouest.
Sentis.	ing. ord. 2e cl.. .	Paris.—Div. du nord et serv. spécial.
T		
Thibaud ✻..	ing. en ch. 2e cl. .	Alais.—Div. du sud-est.
Thirria ✻..	ing. en ch. 1re cl.	Paris.—Conseil général des mines.
Thury (de) *V.* Héricart.		
Transon.	ing. ord. 2e cl. . .	Ecole polytechnique.
Trautmann.	élève 2e cl.	A l'École.
V		
Varin..	ing. en ch. 2e cl. .	En réserve.
Vène.	ing. en ch. 2e cl. .	Toulouse.—Div. du sud-ouest.
Vergnette de Lamotte.	ing. ord. 2e cl. . .	En congé.
Ville.	élève h. de conc. .	Carcassonne.—Div. du sud-ouest.
Villeneuve (de) ✻.. . .	ing. ord. 1re cl.. .	En congé.

INGÉNIEURS DE TOUT GRADE EN RETRAITE.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départements.
MM.			
Baillet ✻.	insp gén. hon.	Abbeville. . . .	Somme.
Champeaux (de) ✻.	ing. en ch. . .	Autun.	Saône-et-Loire.
Cressac (de ✻.	ing. en ch. . .	Poitiers. . . .	Vienne.
Duhamel ✻.	insp. gén. . .	Évreux	Eure.
Le Boullenger ✻.	ing. ord. . . .	Rive-de-Gier. .	Loire.
Poirier Saint Brice ✻.	ing. en ch. . .	Paris.	Seine.
Trémery ✻.	ing. en ch. dir.	Fontainebleau.	Seine-et-Marne.
Villefosse (Héron de, (O✻). . .	insp. gén. . . .	Paris.	Seine.

VEUVES D'INGÉNIEURS PENSIONNÉES.

Noms et grades des maris.		Noms des veuves.	Résidences.	Départements.
MM.		Mesd.		
Allou.	ing. en ch.. .	Fouillard.. . . .	Paris. . . .	Seine.
Brochant de Villiers.	insp. gén.. .	Desavanelle de Grandmaison.	Paris. . . .	Seine.
Clère.	ing. en ch.. .	Pléjot.	Paris. . . .	Seine.
Collet-Descotils. . .	ing. en ch.. .	Vintras.	Paris. . . .	Seine.
D'Aubuisson.. . . .	ing. en ch. dir.	Vignes de Puylaroque.	Toulouse. .	Hte-Garonne.
De Gallois..	ing. en ch.. .	Larges.	St-Étienne.	Loire.
Lelièvre.	insp. gén. . .	Ory.	Paris. . . .	Seine.
Muthuon.	ing. en ch.. .	Grévin.	Lyon. . . .	Rhône.

RETRAITES ET DÉCÈS

DU 1er JUILLET 1843 AU 1er JUILLET 1844.

RETRAITES.

		Date de l'ordonnance.
M. Poirier Saint-Brice.	ing. en chef 2e classe.	12 janvier. . 1844.

DÉCÈS EN ACTIVITÉ.

		Dates des décès.
MM. Grenier.	élève de 2e cl.	15 mai. . . . 1844.
Jacquot.	élève de 1re cl.	21 mai. . . . 1844.

DÉCÈS EN RETRAITE.

M. Allou. . . . . ingénieur en chef. . . . . 7 octobre. . 1843.

GARDE-MINES.

ÉTAT DES GARDE-MINES PAR DIVISIONS ET ARRONDISSEMENTS MINÉRALOGIQUES.

Arrondissements minéralogiques.	Noms des garde-mines.	Résidences.	Services.
	DIVISION DU NORD.		
Paris	Jedlinski, 1re cl.	Paris	Seine. Carte géologique.
	Jullien, 2e cl.		Machines à vapeur.
	Rosset, 2e cl.		*idem.*
	Bougarel, 4e cl.		*idem.*
Orléans	Moklin, 3e cl.	Mennecy	Seine-et-Oise, serv. ordin.
	Noury, 3e cl.	Triel	
	Podeczaski, 3e cl.	Pontoise	
	Laplanche, 3e cl.	Meaux	Seine-et-Marne, serv. ordin.
Douai	Lévy, 3e cl.	Douai	Nord, serv. ordin.
	DIVISION DU NORD-EST.		
Troyes	Guillet, 4e cl.	Mézières	Ardennes, serv. ordin.
	Kienski, 5e cl.	Tréveray	
	Huppé, 4e cl.	Tréveray	Meuse, serv. ordin.
	Fragonard, 3e cl.	Reims	Marne, serv. ordin.
	Manoury, 3e cl.	Troyes	Aube, serv. ordin.
Nancy	Perret, 4e cl.	Longwy	Moselle, serv. ordin.
Strasbourg	Dürrbach, 3e cl.	Colmar	Haut-Rhin, appareils à vapeur.
	DIVISION DE L'EST.		
Vesoul	Paufert, 3e cl.	Vesoul	Haute-Saône, serv. ordin.
	Canaly, 4e cl.	Gray	
	Garnier, 3e cl.	Chaumont	Haute-Marne, minières et atel. de lavage.
	Ilnicki, 3e cl.	Vassy	
	Heuret, 4e cl.	Châtillon	Côte-d'Or, serv. ordin.
	Tournois, 4e cl.	Dijon	
Macon	Mairet, 3e cl.	Châlon	Saône-et-Loire, serv. ordin.
	DIVISION DU CENTRE.		
St-Étienne	Koss, 2e cl.	St-Étienne	Loire. topographie souterr.
	Chevalier, 2e cl.		serv. ordin.
	Bayon ✻, 1re cl.	Rive-de-Gier	serv. ordin.
	Roche, 3e cl.		topographie souterr.
	Legrand, 2e cl.		trav. de consolidation.
	Blanpied, 2e cl.	Lyon	Rhône, bateaux à vapeur.

Arrondissements minéralogiques.	Noms des garde-mines.	Résidences.	Services.
	Suite de la division du Centre.		
Clermont	Jusseraud, 2e cl.	Brassac.	Puy-de-Dôme, serv. ordin.
	Ducas, 2e cl.	Bourges.	Cher, min. et établ. métall.
	Mœvus, 3e cl.	Nevers.	Nièvre, serv. ordin.
	Faugière, 4e cl.	Montluçon.	Allier, serv. ordin.
	DIVISION DU SUD-EST.		
Grenoble	Grand, 2e cl.	Marseille.	Bouches-du-Rhône, serv. ordin.
	Mercanton, 3e cl.	Latour-du-Pin.	Isère, serv. ordin.
	Bernard, (H.-), 3e cl.	Allevard.	Isère, serv. ordin.
	Albert, 3e cl.	Briançon.	Hautes-Alpes, serv. ordin.
Alais	Czyszkowski, 1re cl	Alais.	Gard, serv. ordin.
	Bernard (A.), 2e cl.	Arles-sur-Tech.	Pyrénées-Orientales, serv. ord.
	DIVISION DU SUD-OUEST.		
Périgueux	Sengensse, 4e cl.	Périgueux.	Dordogne, serv. ordin.
	Orlowski, 3e cl.	Agen.	Lot-et-Garonne, bat. à vapeur.
	Badynski, 1re cl.	Aubin.	Aveyron, serv. ordin.
	DIVISION DE L'OUEST.		
Guéret	Briotet, 4e cl.	Poitiers.	Vienne, serv. ordin.
	Roy, 3e cl.	Jarnac.	Charente. Charente-Infér. Serv. ordin.
Nantes	Cherbonneau, 5e cl.	Saumur	Maine-et-Loire, serv. ordin.
	Wolski, 2e cl.	Angers.	Maine-et-Loire, serv. ordin.
	DIVISION DU NORD-OUEST.		
Caen	Makowiecki, 3e cl.	Caen.	Calvados, serv. ordin.
	Huvé, 2e cl.	Sablé.	Sarthe, serv. ordin.
Nantes	Dziedziecki, 3e cl.	Nantes.	Loire-Inf. Serv. des bat. à vap.
	Barret de Besse, 4e cl.	La Ramée.	Loire-Inf. Tourbières.
	Lalouette-Aljoar, 4e cl.	Redon.	Ille-et-Vilaine, serv. ordin.
Caen	Slavecki, 3e cl.	Rouen.	Seine-Inf. serv. ordin.
	Dunowski, 2e cl.	Fécamp.	Seine-Inf. Carrièr. de Fécamp.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES GARDE-MINES

EN ACTIVITÉ OU EN DISPONIBILITÉ.

Noms des garde-mines.	Classes.	Services.
A		
Albert.	3e cl.	Briançon, arr. de Grenoble.
B		
Badynski.	1re cl.	Aubin, arr. de Périgueux.
Barret de Besse. . . .	4e cl.	La Ramée, arr. de Nantes.
Bayon ✻	1re cl.	Rive-de-Gier, arr. de Saint-Etienne.
Bernard (A.).	2e cl.	Arles-sur-Tech, arr. d'Alais.
Bernard (H.).	3e cl.	Allevard, arr. de Grenoble.
Blanpied.	2e cl.	Lyon, arr. de Saint-Etienne.
Bougarel.	4e cl.	Paris, mach. à vapeur.
Briotet.	4e cl.	Poitiers, arr. de Guéret.
C		
Canaly.	4e cl.	Gray, arr. de Vesoul.
Cherbonneau.	5e cl.	Saumur, arr. de Nantes.
Chevalier.	2e cl.	Saint Etienne, arr. de Saint-Etienne.
Czyszkowski.	1re cl.	Alais, arr. d'Alais.
D		
Ducas.	2e cl.	Bourges, arr. de Clermont.
Dunowski.	2e cl.	Fécamp, arr. de Caen.
Dürrbach.	3e cl.	Colmar, arr. de Strasbourg.
Dziedzicki.	3e cl.	Nantes, arr. de Nantes.
F		
Faugière.	4e cl.	Montluçon, arr. de Clermont.
Fragonard.	3e cl.	Reims, arr. de Troyes.
G		
Garnier.	3e cl.	Chaumont, arr. de Vesoul.
Grand.	2e cl.	Marseille, arr. de Grenoble.
Guillet.	4e cl.	Mézières, arr. de Troyes.
H		
Heuret.	4e cl.	Chatillon, arr. de Vesoul
Huppé.	4e cl.	Treveray, arr. de Troyes.
Huvé.	2e cl.	Sablé, arr. de Caen.
I		
Ilnicki.	3e cl.	Vassy, arr. de Vesoul.
J		
Jedlinski.	1re cl.	Paris, carte géologique.
Jullien.	2e cl.	Paris, mach. à vapeur.
Jusseraud.	2e cl.	Brassac, arr. de Clermont.

Noms des garde-mines.	Classes.	Services.
K		
Klenski.	5ᵉ cl.	Grand-Pré, arr. de Troyes.
Koss.	2ᵉ cl.	Saint-Etienne, arr. de Saint-Etienne.
L		
Lalouette-Aljoar. . . .	4ᵉ cl.	Redon, arr. de Nantes.
Laplanche.	3ᵉ cl.	Meaux, arr. d'Orléans.
Legrand.	2ᵉ cl.	Rive-de-Gier, arr. de Saint-Etienne.
Lévy.	3ᵉ cl.	Douai, arr. de Douai.
M		
Mairet.	3ᵉ cl.	Châlon, arr. de Mâcon.
Makowiecki.	3ᵉ cl.	Caen, arr. de Caen.
Manoury.	3ᵉ cl.	Troyes, arr. de Troyes.
Mercanton.	3ᵉ cl.	Latour-du Pin, arr. de Grenoble.
Mœvus.	3ᵉ cl.	Nevers, arr. de Clermont.
Moklin.	3ᵉ cl.	Mennecy, arr. d'Orléans.
N		
Noury.	3ᵉ cl.	Triel, arr. d'Orléans.
O		
Orlowski.	3ᵉ cl.	Agen, arr. de Périgueux.
P		
Perret.	4ᵉ cl.	Longwy, arr. de Nancy.
Paufert.	3ᵉ cl.	Vesoul, arr. de Vesoul.
Podczaski.	3ᵉ cl.	Pontoise, arr. d'Orléans.
R		
Roche.	3ᵉ cl.	Rive-de-Gier, arr. de Saint-Étienne.
Rosset.	2ᵉ cl.	Paris, mach. à vapeur.
Roy.	3ᵉ cl.	Jarnac, arr. de Guéret.
S		
Sengensse.	4ᵉ cl.	Périgueux, arr. de Périgueux.
Slawecki.	3ᵉ cl.	Rouen, arr. de Caen.
T		
Tournois.	2ᵉ cl.	Dijon, arr. de Vesoul.
W		
Wolski.	2ᵉ cl.	Angers, arr. de Nantes.

BATIMENTS CIVILS

ET MONUMENTS PUBLICS.

CONSEIL GÉNÉRAL DES BATIMENTS CIVILS.

Le Conseil général des bâtiments civils examine les projets et devis concernant les constructions et réparations de tous les bâtiments civils du royaume, et les plans d'alignements des rues et places de Paris et des autres villes; il donne son avis sur les questions d'art et de comptabilité qui sont soumises à son examen par les divers ministres.

Il prononce sur les concours entre architectes.

M. VATOUT (C ✻), membre de la Chambre des députés, conseiller d'État, *président*, conservateur général.

M. GOURLIER ✻, inspecteur général, *secrétaire du conseil.*

M. LAMBERT, contrôleur.

MEMBRES DU CONSEIL GÉNÉRAL.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

MM.

ROHAULT DE FLEURY ✻, *vice-président*, rue Matignon, 18.

CARISTIE ✻, membre de l'Institut, rue du Bac, 58, passage Ste-Marie, 2.

LECLÈRE (ACHILLE) ✻, membre de l'Institut, rue Caumartin, 37.

BIET ✻, rue des Petites-Écuries, 15.

GRILLON ✻, membre du conseil général de la Seine, boul. St-Denis, 22 *bis*.

BLOUET ✻, inspecteur général des travaux des maisons pénitentiaires, rue de Lille, 17.

MÉRIMÉE ✻, inspect. gén. des monum. historiq., rue des Beaux-Arts, 10.

GOURLIER ✻, *secrétaire du conseil*, rue de Seine-Saint-Germain, 6.

MEMBRES HONORAIRES.

MM.
Gauché ✱.
Vaudoyer ✱, membre de l'Institut.
Provost ✱.
Vitet (O ✱), conseiller d'État, député.

MM.
Bon Taylor (C ✱), inspecteur général des Beaux-Arts.
Huvé ✱, membre de l'Institut.
Pellechet ✱.
Duban ✱.

AUDITEURS.

MM.
Morey.
Bruyère.
Famin.

MM.
Abadie.
Clerget.
Berthier.

MM.
Hénard.
Godebœuf.
Messager.

Nota. Les employés du secrétariat du conseil général se trouvent à la suite des bureaux de l'administration centrale, page 9.

CONSERVATION ET ENTRETIEN DES MONUMENTS PUBLICS.

Le conservateur général est chargé de la haute surveillance des travaux et de la conservation des monuments publics. Les membres du conseil général sont chargés, sous la direction du président, conservateur général, de l'inspection générale des travaux, soit à Paris, soit dans les départements.

M. Vatout (C ✱), **membre de la Chambre des députés, conseiller d'état, conservateur général.**

MONUMENTS OU ÉDIFICES.

1er ARRONDISSEMENT.

		Architectes. MM.
M. Rohault de Fleury ✱, inspecteur général.	Hôtel du Ministère de l'intérieur. . .	Moreau ✱.
	Hôtel du Ministère du commerce. .	
	Hôtel du Ministère de la guerre. . .	Renié ✱.
	Hôtel du Ministère des travaux publ.	Duban ✱.
	Dépôt des marbres.	Labrouste (H) ✱. Rondelet, conserv.
M. Roussel, inspect. ordin. des travaux d'entretien. . . .	École des ponts et chaussées.	Vallot ✱. Garrez.
	Obélisque de Louqsor.	Hittorff ✱.
	Palais de la Chambre des députés. .	De Joly ✱.
	Arc de triomphe de l'Étoile.	Blouet ✱.
	Colonne de la place Vendôme. . . .	Lepère ✱.
	Panthéon.	Destouches ✱.

2e ARRONDISSEMENT.

		Architectes. MM.
	Bibliothèque Sainte-Geneviève. . . .	LABROUSTE (H) ✻.
	Sainte-Chapelle.	DUBAN ✻.
	Cour de cassation.	LENORMAND.
M. CARISTIE ✻, ins-	Chambre des pairs.	
pecteur général. .	École Normale.	DE GISORS ✻.
	Monument du Pont-Neuf.	
M. DELIGNY, inspect.	Palais de l'Inst. et Biblioth. Mazarine.	LE BAS ✻.
ordin. des travaux	Académie de médecine.	
d'entretien. . . .	Théâtre de l'Odéon.	DE GISORS ✻.
	Institution des Sourds-Muets.	PHILIPPON ✻.
	École royale des Beaux-Arts.	DUBAN ✻.
	Archives de la Cour des comptes. . .	VAN-CLEEMPUTTE.
	Hôtel du quai d'Orsay.	LACORNÉE ✻.
	École Normale (entretien).	BRUZARD.

3e ARRONDISSEMENT.

M. GRILLON ✻, ins-	Muséum d'histoire naturelle.	ROHAULT (Ch.) ✻.
pecteur général. .	Maison royale de Charenton.	GILBERT.
	École vétérinaire d'Alfort.	ROBELIN.
	Hospice des Quinze-Vingts.	VAN-CLEEMPUTTE.
M. LEPREUX, inspect.	Bibliothèque de l'Arsenal.	LABROUSTE (Th.)
ordin. des travaux	Monument de la place Royale. . . .	N. . . . .
d'entretien. . . .	Conservatoire des arts et métiers. . .	VAUDOYER (Léon).
	Monument de Juillet.	DUC ✻.

4e ARRONDISSEMENT.

	Académie royale de musique.	
M. BIET ✻, inspec-	Magasin rue Richer.	DEBRET ✻.
teur général. . . .	Conservatoire de musique.	
	Église de la Madeleine.	HUVÉ ✻.
M. POULAIN, inspect.	Église royale de Saint-Denis.	DEBRET ✻. MENAGER ✻, adj.
ordin. des travaux	Porte Saint-Denis.	
d'entretien. . . .	Porte Saint-Martin.	VISCONTI (O ✻).
	Monument de la place des Victoires.	
	Colonne de Boulogne.	HENRY ✻.

5e ARRONDISSEMENT.

M. LECLÈRE (Achille)	Institution des Jeunes-Aveugles. . .	PHILIPPON ✻.
✻, inspecteur gé-	Archives du royaume.	LELONG et GRÉTERIN.
néral.	École gratuite de dessin.	CONSTANT-DUFEU.
	École des mines.	DUQUESNEY.
M. DELALANDE, insp.	Observatoire royal.	DE GISORS ✻.
ordin. des travaux	Collége de France.	LETAROUILLY.
d'entretien. . . .	Bibliothèque royale.	VISCONTI (O ✻).
	Acad. de Fr. à Rome (Villa Medici). .	MARINI.

CLASSEMENT DES TRAVAUX DES DÉPARTEMENTS

EN INSPECTIONS GÉNÉRALES.

Premier arrondissement.

MM.

ROHAULT DE FLEURY ✱, insp. gén. BRUYÈRE, auditeur.	Loiret, Oise, Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Seine-Inférieure.

Deuxième arrondissement.

CARISTIE ✱, insp. général. . . . GODEBOEUF, MESSAGER, auditeurs.	Ain, Allier, Alpes (Basses-), Alpes (Hautes-), Ardèche, Bouches-du-Rhône, Corse, Drôme, Gard, Isère, Loire, Loire (Haute-), Nièvre, Puy-de-Dôme, Rhône, Saône-et-Loire, Var, Vaucluse.

Troisième arrondissement.

GRILLON ✱, insp. général. . . . FAMIN, auditeur.	Calvados, Charente-Inférieure, Côtes-du-Nord, Eure, Eure-et-Loir, Finistère, Ille-et-Vilaine, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loire-Inférieure, Maine-et-Loire, Manche, Mayenne, Morbihan, Orne, Sarthe, Deux-Sèvres, Vendée, Vienne.

Quatrième arrondissement.

BIET ✱, insp. général. . . . . . HÉNARD, ABADIE, auditeurs.	Aisne, Ardennes, Aube, Marne, Marne (Haute-), Meurthe, Meuse, Moselle, Nord, Pas-de-Calais, Rhin (Bas-), Rhin (Haut-), Somme, Vosges.

Cinquième arrondissement.

LECLÈRE (Achille) ✱, insp. gén. CLERGET, auditeur.	Ariége, Aude, Aveyron, Cantal, Charente, Cher, Corrèze, Creuse, Dordogne, Garonne (Haute-), Gers, Gironde, Hérault, Indre, Landes, Lot-et-Garonne, Lot, Lozère, Pyrénées (Basses-), Pyrénées (Hautes-), Pyrénées-Orientales, Tarn, Tarn-et-Garonne, Vienne (Haute-).

Sixième arrondissement.

GOURLIER ✱, insp. général. . . MOREY, auditeur.	Côte-d'Or, Doubs, Jura, Saône (Haute-), Yonne.

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE

DES INSPECTEURS GÉNÉRAUX ET ORDINAIRES DES BATIMENTS CIVILS ET MONUMENTS PUBLICS, DES MEMBRES DU CONSEIL GÉNÉRAL ET DES ARCHITECTES ATTACHÉS AUX TRAVAUX DU GOUVERNEMENT.

A.

Abadie, auditeur attaché au conseil.

B.

Berthier, auditeur attaché au conseil.
Biet ✱, inspecteur général.
Blouet ✱, inspecteur général des travaux des maisons pénitentiaires, architecte, membre du conseil.
Bruyère, auditeur, attaché au conseil.
Bruzard, architecte.

C.

Caristie ✱, inspecteur général.
Clerget, auditeur attaché au conseil.
Constant Dufeu, architecte.

D.

Debret ✱, architecte.
Delalande, inspecteur ordinaire.
Deligny. inspecteur ordinaire.
Destouches ✱, architecte.
Duban ✱, architecte, membre honoraire du conseil.
Duc ✱, architecte.
Duquesney architecte.

F.

Famin, auditeur attaché au conseil.

G.

Garrez, architecte.
Gauché ✱, membre honoraire du conseil.
Gilbert, architecte.
Gisors (de) ✱, architecte.
Godebœuf, auditeur attaché au conseil.
Gourlier ✱, secrétaire du conseil.
Gréterin, architecte.
Grillon ✱, membre du conseil général de la Seine, inspecteur général.

H.

Hénard, auditeur attaché au conseil.
Henry ✱, architecte.
Hittorff ✱, architecte.
Huvé ✱, architecte, membre honoraire du conseil.

J.

Joly (de) ✱, architecte.

L.

Labrouste (H.) ✱, architecte.
Labrouste (Th.), architecte.
Lacornée ✱, architecte.
Le Bas ✱, architecte.
Leclère (Achille) ✱, inspecteur général.
Lelong, architecte.
Lenormand, architecte.
Lepère ✱, architecte.
Lepreux, inspecteur ordinaire.
Letarouilly, architecte.

M.

Marini, architecte.
Menager ✱, architecte adjoint.
Mérimée ✱, inspecteur général des monuments historiques, membre du cons.
Messager, auditeur attaché au conseil.
Moreau ✱, architecte.
Morey, auditeur attaché au conseil.

P.

Pellechet ✱, membre honor. du conseil.
Philippon ✱, architecte.
Poulain, inspecteur ordinaire.

Provost ✻, membre honoraire du conseil.

R.

Renié ✻, architecte.
Robelin, architecte.
Rohault (Ch.) ✻, architecte.
Rohault de Fleury ✻, inspecteur général, vice-président du conseil.
Rondelet, conservateur.
Roussel, inspecteur ordinaire.

T.

Taylor (O ✻), membre honoraire du conseil.

V.

Vallot ✻, architecte.
Van-Cleemputte, architecte.
Vatout (C ✻), président du conseil, conservateur général.
Vaudoyer ✻, membre honoraire du conseil.
Vaudoyer (Léon), architecte.
Visconti (O ✻), architecte.
Vitet (O ✻), membre honoraire du conseil.



TABLE DES MATIÈRES.

ADMINISTRATION CENTRALE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

MINES.

BATIMENTS CIVILS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, ORDONNANCES ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

(N° 383.)

[8 juillet 1843.]

Alignements. — (Sr Bonnefoy). — *Démolition ; délai.* — *Le juge de police qui ordonne la démolition de constructions élevées en contravention aux règlements de voirie, ne peut accorder que le temps présumé nécessaire pour opérer cette démolition ; il viole la loi, s'il accorde un délai tel (deux ans, par exemple) qu'il équivaille à un véritable sursis, que la loi ne l'autorise point à prononcer.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION ; chambre criminelle.)

La cour ;

Vu l'édit du mois de décembre 1607 ;

Attendu que cet édit prescrit expressément aux juges chargés de réprimer les contraventions en matière d'alignement, d'ordonner que la besogne mal plantée sera abattue ;

Que cette disposition est impérative et qu'il ne saurait être permis aux juges d'en éluder l'application, en accordant un sursis au contrevenant pour opérer la démolition des constructions indûment édifiées;

Qu'à la vérité le juge peut fixer un délai après lequel l'administration pourra elle-même, à défaut par le contrevenant de l'avoir fait, faire détruire les constructions; mais que ce délai ne doit être que celui présumé nécessaire pour exécuter la démolition ordonnée, et que jamais il ne peut être prolongé de manière à laisser subsister, pendant un temps plus ou moins long, l'édifice qui doit être détruit immédiatement, parce qu'il n'aurait pas dû être élevé;

Que la concession d'un délai, lorsqu'il n'a pas pour motif le temps nécessaire à la démolition, équivaut à un sursis et constitue une violation formelle de l'édit de 1607;

Et attendu, en fait, qu'il est constaté au procès que les sieurs Martin et Bonnefoy ont fait construire à Perrache, une maison et une échoppe en bois et en briques, sans se conformer aux lois et règlements concernant l'alignement à observer; que les dits Martin et Bonnefoy ont eux-mêmes reconnu l'existence de la contravention, et qu'ils n'ont interjeté appel du jugement du tribunal de simple police de Lyon qu'afin d'obtenir une prolongation du délai de quinzaine qui leur avait été imparti pour effectuer la démolition ordonnée;

Qu'en leur accordant un délai de deux ans, le tribunal correctionnel de Lyon leur a reconnu le droit de conserver pendant ce temps des constructions qui devaient être immédiatement détruites, aux termes de la disposition ci-dessus rappelée de l'édit de 1607; en quoi ce tribunal a formellement violé cette disposition;

Casse, etc.

(N° 384.)

[11 août 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Bonenfant). — *Serment des jurés.* — *Est nulle la décision du jury rendue sans que le procès-verbal fasse mention du serment préalable des jurés.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour ;

Vu les art. 36 et 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le serment exigé des jurés, chargés de statuer sur les indemnités d'expropriation pour cause d'utilité publique, est une formalité substantielle, prescrite, à peine de nullité, par les art. 36 et 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'accomplissement de cette formalité doit, à peine de nullité, être constaté par le procès-verbal ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 36 de la dite loi, la prestation de serment ne doit avoir lieu qu'après que le jury spécial est constitué ;

Attendu, dans l'espèce, que, du procès-verbal des opérations du jury de Béziers, en date du 8 avril 1843, résulte la preuve qu'un jury spécial a été constitué dans chacune des vingt-deux affaires jugées ce jour-là ;

Attendu que, dans aucune de ces affaires, la prestation de serment du jury n'est constatée par le procès-verbal ;

D'où il suit que les lois précitées ont été ouvertement violées ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur l'autre moyen ;

Casse, etc.

(N° 385.)

[14 août 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Armspach). — *Porteurs de contraintes; significations.* — *Les porteurs de contraintes sont des agents de l'autorité publique, ayant qualité pour faire des significations et notifications nécessaires en matière d'expropriation pour utilité publique; notamment pour remettre aux jurés des avertissements de convocation.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Attendu que l'arrêté consulaire du 16 thermidor an VIII, qui a créé les porteurs de contraintes (art. 18), exige qu'ils soient nommés par le sous-préfet et approuvés par le préfet (art. 20), et qu'ils prêtent serment entre les mains du premier de ces fonctionnaires (art. 21); qu'enfin l'art. 24 prouve qu'ils ont le droit de rédiger des procès-verbaux ayant foi en justice;

Attendu que, d'après l'art. 209 du Code pénal, ils sont classés parmi les agents de l'autorité publique;

D'où il suit qu'ils sont revêtus du caractère exigé par l'art. 57 de la loi du 3 mai 1841, et que les notifications et significations par eux faites en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, sont efficaces et obligatoires;

Rejette, etc.

(N° 386.)

[21 août 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Bouchez.) — *Indemnité ; déclaration du jury. — Est valable et régulière la déclaration du jury qui fixe l'indemnité au moyen d'une réponse affirmative à une question posée sur le point de savoir si l'indemnité doit être égale à la demande de l'exproprié. — Le jury peut réserver à l'exproprié, sur sa demande, certains objets incorporés à la maison expropriée, tels que glaces, cheminées, etc.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Attendu qu'aucune formule sacramentelle n'est imposée par l'art. 38 de la loi du 3 mai 1841, à la décision du jury qui fixe l'indemnité;

Qu'il n'est point interdit que cette décision soit rendue sous la forme d'une réponse à une question posée au jury; qu'il suffit que cette réponse soit claire et précise, comme elle est dans l'espèce;

Et attendu que le caractère de l'indemnité n'est point altéré par la réserve accordée à l'exproprié, sur sa demande expresse, des glaces et des cheminées en marbre existant dans la maison dont il est dépossédé;

Rejette, etc.

(N° 387.)

[23 août 1843.]

Travaux publics. — (S[r] Lapègue). — *Entrepreneur; ajournement indéfini des travaux; résiliation du marché.* — *L'ajournement indéfini de travaux adjugés donne à l'entrepreneur le droit d'obtenir la résiliation de son entreprise par application de l'art.* 36 *des clauses et conditions générales.*

Les travaux de rectification de la rampe de Pey, sur la route royale n° 10, de Paris en Espagne, dans le département des Landes, ont été adjugés le 31 janvier 1840, au sieur Lapègue, moyennant un rabais de 10 pour 100 sur les prix du détail estimatif. La dépense, évaluée à 19 007fr.,34 s'est trouvée réduite, par suite de ce rabais, à 16 916fr.,54.

Dans le courant du mois de février, l'adjudicataire reçut l'ordre de mettre la main à l'œuvre pour assurer l'emploi du crédit de 15 000 fr. affecté à l'entreprise sur l'exercice 1840. En même temps des négociations étaient entamées avec les propriétaires de terrains à acquérir pour une partie de la rectification.

Le 29 avril le sieur Lapègue a demandé la résiliation de son marché par le motif que le retard apporté au règlement des indemnités de terrains ne lui permettait pas de profiter de la belle saison et du bas prix de la main-d'œuvre, comme il l'avait espéré en soumissionnant l'entreprise.

Cette demande, combattue par les ingénieurs, a été accueillie par un arrêté du conseil de préfecture du 10 décembre 1840.

Le ministre s'est pourvu contre cet arrêté :

« L'art. 39 des clauses et conditions générales, disait-il, définit les deux cas où l'adjudicataire a le droit de réclamer la résiliation de son marché : le premier, lorsque pendant la durée de l'entreprise, les prix subissent une augmentation notable; le second, si l'administration prescrit en cours d'exécution des changements dont le résultat serait d'accroître ou de diminuer de plus d'un cinquième le montant de la dépense. Ici rien de semblable. Il résulte des renseignements produits par les ingénieurs, que les prix des matériaux et de la main-d'œuvre sont restés ce qu'ils sont ordinairement dans le pays eu égard à la saison; d'un autre côté, aucun changement n'a été prescrit par l'administration dans le montant des travaux : le marché devait donc être maintenu.

» Le sieur Lapègue ne serait pas fondé davantage à invoquer le bénéfice de l'art. 36 des mêmes conditions, d'après lequel si l'administration

ordonne la cessation absolue ou l'ajournement indéfini des travaux, l'entrepreneur peut requérir la réception provisoire des travaux exécutés et leur réception définitive après l'expiration du délai de garantie. Il est évident que l'administration n'a ordonné ni la cessation ni l'ajournement indéfini des travaux ; elle a au contraire accordé en temps utile les fonds nécessaires à leur prompte exécution. Si des obstacles sont venus entraver la marche de l'entreprise, c'est contre le vœu de l'administration ; elle a été la première à regretter les retards dont se plaint le sieur Lapègue, rien n'a été négligé pour les abréger; mais quels qu'ils soient, on ne saurait y trouver un motif de résilier. La résiliation ne pourrait être prononcée que par application des dispositions ci-dessus rappelées des clauses et conditions générales. Du moment où ces dispositions n'étaient pas applicables, le conseil de préfecture devait rejeter la demande de l'entrepreneur. »

Ces observations n'ont pas été accueillies, et l'arrêté du conseil de préfecture a été maintenu par une ordonnance conçue en ces termes :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 17 avril 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département des Landes, en date du 10 décembre 1840, portant que l'adjudication des travaux à faire à la côte du Pey, route royale n° 10, consentie le 31 janvier précédent au sieur Lapègue, demeure résiliée à charge par cet entrepreneur, et suivant ses offres, de ne répéter ni les frais d'adjudication ni les intérêts de ses avances;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la lettre du préfet des Landes, en date du 21 juin 1841, ensemble la déclaration y annexée, enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 26 du même mois, et desquelles il résulte que le pourvoi de notre ministre a été notifié au sieur Lapègue, lequel n'a fourni aucune défense;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics en date du 2 juillet 1841, enregistrée au même secrétariat général le lendemain ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication faite au sieur

Lapègue, le 31 janvier 1840, ensemble le devis et cahier des charges de l'entreprise;

Vu toutes les autres pièces jointes au dossier;

Vu les articles 36 et 39 des clauses et conditions imposées aux entrepreneurs;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que, d'après l'art. 36 du cahier des clauses et conditions générales, dans le cas où l'administration ordonne la cessation absolue ou l'ajournement indéfini des travaux adjugés, l'entrepreneur peut requérir qu'il soit procédé à la réception de ses travaux et se trouve après la réception définitive entièrement libéré;

Considérant qu'aux termes du devis et cahier des charges de l'entreprise adjugée au sieur Lapègue, cet entrepreneur était tenu de mettre la main à l'œuvre dès qu'il en aurait reçu l'ordre, et de terminer les ouvrages dans le délai de huit mois à partir de cette éqoque;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ordre de mettre la main à l'œuvre lui a été donné le 4 février 1840, mais que des obstacles indépendants du fait du sieur Lapègue étant survenus, les travaux n'ont pu être commencés; que si l'entreprise d'adoucissement de pentes adjugée au sieur Lapègue, n'a pas été définitivement abandonnée par l'administration pour y substituer, ainsi que le proposait l'ingénieur en chef, un projet de rectification de la même route, cette entreprise, dont la durée devait aux termes du cahier des charges être limitée à huit ou dix mois, se trouve du moins indéfiniment suspendue; qu'ainsi le sieur Lapègue se trouvait dans le cas de l'application de l'art. 36 du cahier des clauses et conditions générales susvisées, et que le conseil de préfecture a pu, sur sa demande, déclarer son entreprise résiliée;

Art. 1er. Les conclusions de notre ministre des travaux publics sont rejetées.

(N° 388.)

[23 août 1843.]

Cours d'eau. — (Arrosants de la crau d'Arles). — *Travaux défensifs ; taxes. — Il n'appartient qu'au roi, en conseil d'état, d'imposer, lorsqu'il y a lieu, des taxes pour l'entretien ou la conservation des ouvrages destinés, soit à faciliter le libre écoulement des eaux, soit à défendre les propriétés. — Dès lors le préfet ou le ministre excèdent leurs pouvoirs en établissant de pareilles taxes.*

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom des syndics de l'association des arrosants de la crau d'Arles, la dite requête et le dit mémoire enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état, les 2 avril et 23 décembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler une décision de notre ministre des travaux publics, en date du 30 octobre 1839, et un arrêté du préfet du département des Bouches-du-Rhône, en date du 17 avril 1833, que la décision précitée approuve, en tant que la dite décision et le dit arrêté mettent à la charge de l'association requérante le payement d'une partie du traitement de l'aiguadier adjoint du canal de Craponne ; ce faisant, ordonner que les précédentes décisions ministérielles intervenues à cet égard seront exécutées, et que l'association sera déchargée de toute contribution pour le payement de l'aiguadier des eaux du canal de Craponne ;

Vu l'arrêté du 17 avril 1833, ensemble la lettre du sous-secrétaire d'état des travaux publics, qui annonce au

préfet que notre ministre des travaux publics, par décision du 30 octobre 1839, a approuvé l'arrêté du 17 avril 1833;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 17 mai 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics conclut au rejet du recours;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus le 4 mars 1843, par lequel l'association de la crau d'Arles persiste dans ses conclusions;

Vu l'arrêté du préfet du 16 mai 1812, avec mention des modifications du 17 avril 1813;

Vu les décisions de nos ministres des travaux publics des 25 mai 1832 et 5 avril 1833;

Vu toutes les pièces produites;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 20 août 1790, 6 octobre 1791 et 14 floréal an XI:

Ouï Mᵉ Maulde, avocat des requérants;

Oui M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il n'appartient qu'à nous, en notre conseil, d'imposer, lorsqu'il y a lieu, des taxes pour l'entretien ou la conservation des ouvrages destinés, soit à faciliter le libre écoulement des eaux, soit à défendre les propriétés; que dès lors en décidant que le corps des arrosants de la crau d'Arles serait tenu de contribuer au payement de l'aiguadier adjoint du canal de Craponne, le préfet du département des Bouches-du-Rhône et notre ministre des travaux publics ont excédé les limites de leurs pouvoirs;

Art. 1ᵉʳ. L'arrêté du préfet du département des Bouches-du-Rhône, en date du 17 avril 1833, et la décision approbative de notre ministre des travaux publics, en date du 30 octobre 1839, sont annulés en tant que le dit arrêté et la dite décision imposent à l'association des arrosants de la crau d'Arles l'obligation de contribuer au payement de l'aiguadier adjoint du canal de Craponne.

(N° 389.)

[23 août 1843.]

Cours d'eau non navigables. — (Srs Maiffredi et Cornillon). — *Garde particulier; fermier d'un moulin.* — ***Lorsqu'un canal appartenant à un particulier et servant de force motrice à des moulins, a en outre pour destination les irrigations d'une contrée, les fermiers des moulins sont sans droit, à moins d'une clause formelle de leur bail, à avoir un garde surveillant sur toute l'étendue du dit canal.***

(EXTRAIT DU RECUEIL DES ARRÊTS.)

Le canal artificiel de Craponne, alimenté par les eaux de la Durance, sert à l'irrigation d'une partie de l'arrondissement d'Arles, en vertu de concessions faites aux propriétaires de la localité. A l'extrémité inférieure de ce canal, près d'Arles, se trouvent des usines appartenant au sieur de Jessé-Charleval, propriétaire actuel du canal. En 1830 et 1838, les sieurs Maiffredi et Cornillon, fermiers de ces usines, ont présenté à l'agrément du sous-préfet trois gardes ou aiguadiers nommés par eux, et chargés de constater les usurpations commises à leur préjudice sur toute la ligne du canal. Ces gardes ont été institués sans difficulté, mais un d'eux étant mort en 1840, le sous-préfet a refusé d'instituer le nouveau garde que les fermiers ont présenté. Voici le texte de l'arrêté contenant ce refus :

« Considérant que l'art. 4 de la loi du 20 messidor an III, et l'art. 40 du Code du 3 brumaire an IV, n'attribuent qu'aux propriétaires seuls le droit d'avoir et de nommer un garde particulier;

» Qu'à la vérité un arrêt de la cour de cassation, du 27 brumaire an XI, a étendu le même droit au fermier; mais qu'il s'agissait, dans l'espèce de cet arrêt, du fermier d'un fonds de terre et de la conservation de sa récolte;

» Que ce droit en lui-même est si exorbitant, car il ne s'agit de rien moins que de faire nommer un officier de police judiciaire par un simple particulier, qu'il paraît juste de le restreindre au cas prévu par l'arrêt précité, c'est-à-dire à celui où il s'agit de la conservation des fruits de la terre, objet digne de toute faveur;

» Qu'il résulte de là, que le fermier d'un moulin ne peut avoir le même droit pour la conservation des eaux qui font mouvoir le dit moulin;

« Qu'au surplus, si ce droit pouvait exister en faveur du fermier d'un moulin, ce serait seulement dans le cas où le canal apportant l'eau au dit moulin, ne serait que l'accessoire de celui-ci n'ayant pas d'autre destination que de le faire mouvoir ;

« Qu'il en est bien autrement du canal de Craponne, dont l'une des grandes destinations est l'irrigation de l'immense plaine de la Crau ; d'où il suit que les moulins tenus à ferme par les sieurs Maiffredi et Cornillon, malgré tout le développement qu'on leur a donné, seraient bien plutôt l'accessoire du canal, que celui-ci ne serait l'accessoire de ceux là ;...

« Qu'à la vérité, comme fermiers du moulin seulement, ils peuvent avoir à faire constater des faits très-importants pour sauvegarder leurs intérêts, mais qu'ils pourront toujours le faire à l'aide des moyens déterminés par le droit commun ;

« Considérant d'ailleurs, que dans sa demande contraire, M. de Jessé-Charleval, prétend que les résultats fâcheux qu'une mauvaise administration des eaux du canal de Craponne, pourrait avoir pour l'exploitation des moulins donnés à ferme par lui aux dits sieurs Maiffredi et Cornillon, doivent se résumer en une indemnité dont le taux a été réglé d'avance par une clause expresse du bail ;

« Que, bien qu'il ne nous soit pas permis de porter notre examen sur les dispositions de cet acte, il ne résulte pas moins, de la seule assertion de M. de Jessé-Charleval, une question préjudicielle qui devrait, en tout cas, être décidée par les tribunaux avant que l'autorité administrative eût à statuer sur la demande des sieurs Maiffredi et Cornillon ;

« Arrêtons, etc. »

Cet arrêté a été maintenu par le ministre des travaux publics, et les sieurs Maiffredi et Cornillon se sont pourvus au conseil d'état. Les syndics des arrosants de la Crau d'Arles sont intervenus, pour combattre le pourvoi.

Le ministre, dans les observations qu'il a présentées, a soutenu que les sieurs Maiffredi et Cornillon, ne pouvaient être admis à modifier les conséquences de leur bail par l'exercice d'un droit de surveillance, qui ne saurait être légalement exercé que par le propriétaire même du canal, dans son intérêt privé, ou par l'administration dans un intérêt d'ordre public.

L'ordonnance suivante a rejeté le pourvoi, par le motif que les requérants ne justifiaient d'aucun droit à avoir un garde surveillant du canal dans toute son étendue.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des sieurs Maiffredi frères et Cornillon aîné, négociants à Arles, enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 12 novembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du sous-préfet d'Arles, pris le 6 avril 1840,

sanctionné par le préfet des Bouches-du-Rhône, le 9 juin de la même année, et confirmé par notre ministre des travaux publics le 6 novembre suivant, lequel a rejeté la demande des exposants ayant pour objet de faire agréer la nomination par eux faite d'un sieur Rey, comme garde aiguadier surveillant du canal de Craponne, sur le territoire des diverses communes de l'arrondissement d'Arles;

Vu l'arrêté et les décisions attaqués;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée de la requête susvisée, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 19 août 1841, et concluant au rejet de la dite requête;

Vu la requête en intervention pour les sieurs Pomme, Mille, Daumas et Vitton, propriétaires, demeurant à Arles, au nom et comme syndics de l'association des arrosants de la Crau, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 16 avril 1842, et concluant à ce qu'il nous plaise les recevoir intervenants au nom qu'ils agissent, et, faisant droit au fond à leur intervention, rejeter le pourvoi des sieurs Maiffredi et Cornillon aîné, et condamner ceux-ci aux dépens;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication de la requête en intervention, la dite lettre enregistrée au même secrétariat général le 20 janvier 1843;

Vu les lettres du préfet des Bouches-du-Rhône, en date des 28 août 1840 et 8 avril 1841;

Vu toutes les pièces jointes au dossier;

Vu les art. 4 de la loi du 20 messidor an III, et 40 du Code de brumaire an IV;

Ouï Me Béchard, avocat des sieurs Maiffredi et Cornillon;

Ouï Me Maulde, avocat des sieurs Pomme, Mille et consorts;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche l'intervention des sieurs Pomme, et consorts, syndics de l'association des arrosants de la Crau :

Considérant que les requérants ont à ce titre qualité et intérêt pour intervenir dans l'espèce;

Au fond :

Considérant que les sieurs Maiffredi et Cornillon, fermiers du moulin sis sur le canal de Craponne, près d'Arles, ne justifient d'aucun droit à avoir un garde surveillant du dit canal, dans tout son parcours sur l'arrondissement d'Arles;

Qu'ainsi notre ministre des travaux publics a pu régulièrement refuser par la décision attaquée de réformer l'arrêté du sous-préfet d'Arles qui a rejeté la demande des requérants tendant à faire agréer la nomination par eux faite;

Art. 1er. Les sieurs Pomme et consorts, syndics de l'association des arrosants de la Crau, sont reçus intervenants.

2. La requête des sieurs Maiffredi et Cornillon aîné est rejetée.

3. Les sieurs Maiffredi et Cornillon aîné sont condamnés aux dépens envers les intervenants.

(N° 390.)

[23 août 1843.]

Travaux publics. — (Compagnie des canaux d'Orléans et de Loing c. la commune de Saint-Pierre-les-Nemours). — *Concessions; canaux; pont; interprétation de traité;*

compétence. — Décision ministérielle ; fin de non-recevoir. — Le conseil de préfecture est compétent pour décider si les concessionnaires d'un canal sont tenus d'après leur concession, d'établir un pont pour le service d'une commune. — La décision ministérielle qui met les concessionnaires en demeure d'établir ce pont est une simple mesure d'administration qui ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture soit saisi, et qui ne peut dès lors être attaquée par la voie contentieuse.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom de la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing, poursuite et diligence du sieur Rouxel, administrateur de ces canaux, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré n° 345, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 15 janvier 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler une décision de notre ministre des travaux publics, en date du 7 octobre 1839, ensemble un arrêté du préfet de Seine-et-Marne, en date du 10 du même mois, qui mettent la compagnie requérante en demeure de construire un pont à voitures sur le canal de Loing avec les accessoires nécessaires pour faciliter le passage sur ce point au droit du chemin sis en face de Chaintreauville ; ce faisant, condamner aux dépens la commune de Saint-Pierre-les-Nemours ;

Vu la décision et l'arrêté attaqués ;

Vu le mémoire en défense enregistré comme dessus le 25 juin 1840, par lequel la commune de Saint-Pierre-les-Nemours, poursuite et diligence de son maire, conclut à ce qu'il nous plaise : 1° déclarer l'administration des canaux d'Orléans et de Loing non recevable dans son recours ; 2° au fond, maintenir purement et simplement la décision attaquée pour, la dite décision, être exécutée

suivant sa forme et teneur avec condamnation aux dépens au profit de la commune de Saint-Pierre ;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 7 octobre 1841, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée de cette affaire ;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus le 28 janvier 1842, par lequel la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing persiste dans ses conclusions et y ajoutant en tant que de besoin conclut à ce qu'il nous plaise déclarer son recours régulier et recevable; annuler la décision de notre ministre des travaux publics comme incompétemment rendue ; déclarer que les dispositions de l'art. 11 de l'édit de concession de 1719 ne sont point applicables à la réclamation de la commune de Saint-Pierre-les-Nemours ; renvoyer les parties à se pourvoir devant les juges compétents sur les questions de servitude, de possession et de prescription, et subsidiairement, pour le cas où nous croirions devoir retenir la connaissance du litige, déclarer la commune de Saint-Pierre-les-Nemours non recevable et mal fondée en sa demande et dans tous les cas la condamner aux dépens ;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus, le 27 avril 1842, par lequel la commune de Saint-Pierre persiste dans ses conclusions ;

Vu la production faite par la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing et enregistrée comme dessus, le 7 janvier 1843 ;

Vu toutes les pièces produites ;

Vu l'édit de 1719 ;

Vu l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Ouï Me Verdière, avocat de la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing ;

Ouï Me Dumesnil, avocat de la commune de Saint-Pierre-les-Nemours ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de prononcer, soit sur les réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages provenant du fait des entrepreneurs ou concessionnaires de travaux publics, soit sur les difficultés qui s'élèvent entre les dits entrepreneurs ou concessionnaires et l'administration, sur le sens et l'exécution des clauses de leurs traités ;

Considérant que la décision et l'arrêté attaqués ne constituent que de simples mises en demeure qui ne sont pas de nature à nous être déférées par la voie contentieuse et qui ne font pas obstacle à ce que, conformément à l'art. 4 précité, il soit statué par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne, sur les réclamations de la commune de Saint-Pierre, et sur l'étendue des obligations de la compagnie du canal de Loing ;

Art. 1er. La requête de la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing est rejetée.

2. La dite compagnie est condamnée aux dépens.

(N° 391.)

[16 août 1843.]

Rivières navigables. — (Sr Sourget et consorts.) — *Atterrissements ; propriété ; question préjudicielle.* — *La question de propriété d'atterrissements formés dans le lit d'une rivière navigable est subordonnée à celle de savoir si les atterrissements ne font plus partie du lit de*

la rivière, et cette dernière question est de la compétence de l'autorité administrative (*).

A la suite de travaux exécutés par l'administration dans le lit de la Garonne, pour arrêter la corrosion des rives, il s'est formé, au lieu des Mathalins, entre l'ancienne berge et la ligne la plus avancée des travaux, des atterrissements que l'administration a fait planter, dont elle est demeurée en possession et dont elle a recueilli les fruits. Des riverains ayant fait eux-mêmes des plantations sur la portion d'atterrissement qui borde leur propriété, ont été condamnés par le conseil de préfecture à arracher ces plantations; ce qui a été exécuté par l'administration elle-même; d'autres ont été condamnés à 500 fr. d'amende par le même conseil pour avoir fait du bois sur les terrains dont il s'agit.

En cet état, le sieur Sourget et vingt-cinq autres riverains ont assigné le préfet de Lot-et-Garonne, comme représentant l'état, devant le tribunal civil de Marmande. Ils demandaient a être déclarés propriétaires de tout le terrain alluvionné au devant des parcelles de leurs propriétés, ainsi que des fruits et produits utiles des dits terrains.

Le préfet a proposé le déclinatoire, et il a ensuite élevé le conflit par suite du rejet du dit déclinatoire.

Les sieurs Sourget et consorts ont soutenu que la question de propriété était distincte de la question de la délimitation du lit et de la fixation de la hauteur des berges; que si le tribunal devait s'abstenir de juger la question au point de vue des pouvoirs de l'administration, il n'y était pas tenu au point de vue du droit de propriété, si d'ailleurs ce droit de propriété n'était réclamé que sous la réserve des servitudes dues au droit de police; et que, dans tous les cas, s'il devait accepter la délimitation à faire par l'administration, restaient à apprécier par lui les conséquences juridiques de ce fait, quant à la propriété.

L'arrêté de conflit a été confirmé par une ordonnance ainsi conçue :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit du 31 mai 1843, pris par le préfet de Lot-et-Garonne dans la cause pendante devant le tribunal civil de Marmande entre le sieur Jean-Baptiste Sourget, propriétaire à Bordeaux et consorts, d'une part, et le dit préfet, comme représentant l'état, d'autre part;

Vu l'exploit introductif d'instance du 29 novembre 1842, par lequel le dit sieur Sourget et consorts, comme propriétaires riverains de la Garonne, dans la commune de Meilhau, au lieu dit des Mathalins, assignent le préfet de Lot-et-Garonne, comme représentant l'état, devant le

---

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, pages 25 et 217.

tribunal civil de Marmande, pour voir dire que les requérants sont propriétaires chacun de tout le terrain alluvionné au devant des parcelles de leurs propriétés; pour voir déclarer aussi et par suite que tous les fruits, revenus et produits utiles des dits terrains, sont et demeureront la propriété des requérants; et enfin pour se voir condamner envers la veuve David à 1 000 fr. de dommages et intérêts pour avoir, l'administration, fait arracher les plantations que la dite dame avait faites au devant de sa propriété, avec dépens;

Vu le déclinatoire proposé le 14 avril 1843 par le préfet de Lot-et-Garonne;

Vu les conclusions des sieurs Sourget et consorts qui reproduisent les fins de leur exploit d'ajournement, en supprimant le chef relatif aux dommages-intérêts prétendus par la veuve David;

Vu le jugement du 18 mai 1843, par lequel le tribunal civil de Marmande rejette le dit déclinatoire et fixe jour pour qu'il soit plaidé au fond;

Vu le jugement du 2 juin 1844 par lequel le tribunal civil de Marmande ordonne qu'il soit sursis à toute procédure judiciaire;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment la lettre de notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil, en date du 29 juin 1843, de laquelle il résulte que l'arrêté et les pièces sont parvenus à la chancellerie le 23 du même mois;

Vu la loi du 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III;

Vu le décret du 2 décembre 1789, la loi du 12-20 août même année, et l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Ouï Me Dupont-White, avocat du sieur Sourget;

Ouï M. Boulatignier, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le tribunal civil de Marmande ne pourrait déclarer les sieurs Sourget et consorts propriétaires des atterrissements qui, par suite des travaux de l'administration, se sont formés dans le lit de la Garonne, sans juger implicitement, que les nouvelles berges ont atteint la hauteur nécessaire pour contenir les eaux navigables, et que les dits atterrissements ont cessé de faire partie du lit du fleuve ; ce qui est contesté par l'autorité administrative ;

Considérant que ces questions sont préjudicielles à la question de propriété et ne peuvent être soumises qu'à l'autorité administrative ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé pris par le préfet de Lot-et-Garonne, dans la cause pendante devant le tribunal civil de Marmande, entre le sieur Sourget et consorts et le dit préfet, comme représentant l'état, est confirmé.

2. Sont réputés non avenus l'exploit introductif d'instance du 29 novembre 1842, et le jugement du tribunal civil de Marmande du 18 mai 1843.

(N° 392.)

[23 août 1843.]

Routes. — (Sr Michelet). — *Dépôt ; ancienne généralité d'Orléans; amende. — Dans les pays ayant formé l'ancienne généralité d'Orléans, l'amende à appliquer pour les dépôts non autorisés sur les routes est celle de* 50 *fr. portée par une ordonnance du* 26 *avril* 1780, *rendue par les trésoriers de France de cette généralité, et non celle de* 500 *fr. portée par l'ordonnance du roi du* 4 *août* 1731.

Le ministre ne contestait pas l'application faite par le conseil de préfecture de Loir-et-Cher de l'ordonnance des trésoriers de France dans l'ancienne généralité d'Orléans. « Cette ordonnance de 1780, disait-il,

émane d'une autorité investie du droit de réglementer en matière de grande voirie ; elle est postérieure par sa date aux principaux arrêts du conseil et ordonnances sur la matière et notamment à l'ordonnance du roi du 4 août 1731. Elle paraît donc encore applicable dans les localités que comprenait la circonscription de l'ancienne généralité d'Orléans au même titre que l'ordonnance des trésoriers de France de la généralité de Paris, du 17 juillet 1781, a conservé force légale dans les départements formés du démembrement de cette ancienne généralité. » Mais le ministre attaquait la décision du conseil de préfecture, en ce que ce conseil avait réduit l'amende de 50 fr. portée par l'ordonnance qu'il appliquait, amende fixe et irréductible avant la loi du 23 mars 1842, comme toutes celles en matière de grande voirie.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de Loir-et-Cher, en date du 5 août 1841, lequel n'a condamné qu'à 10 fr. d'amende le sieur Michelet, plâtrier, pour dépôts illicites sur la route n° 157, de Blois à Laval ; ce faisant, condamner le dit sieur Michelet à 50 fr. d'amende ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Vu le décret du 16 décembre 1811 ;

Vu l'ordonnance du 26 avril 1780 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Michelet, plâtrier, avait fait un dépôt de sable sur la route n° 157 de Blois à Laval ;

Considérant qu'aux termes de l'article 8 de l'ordonnance du 26 avril 1780, il est interdit de déposer aucuns bois, pierres, fumiers et autres obstacles sur les accotements des chemins et routes, sous peine d'une amende de 50 livres ;

Considérant qu'il n'appartenait qu'à nous de modérer s'il y avait lieu l'amende fixe encourue pour contravention aux règlements de grande voirie ; que dès lors en réduisant à 10 fr. l'amende de 50 fr. encourue par le sieur Michelet, le conseil de préfecture a commis un excès de pouvoir ;

Considérant, toutefois, qu'à raison des circonstances de l'affaire il y a lieu par nous de modérer l'amende ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de Loir-et-Cher, en date du 5 août 1841, est annulé dans celle de ses dispositions qui réduit à 10 fr. l'amende encourue par le sieur Michelet.

2. Le sieur Michelet est condamné à 15 fr. d'amende.

(N° 393.)

[30 août 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Charrin c. la commune de la Croix-Rousse). — *Alignement; rétrocession; prix; compétence. — Lorsqu'un particulier exproprié de son terrain pour l'ouverture d'une voie publique, est ensuite appelé, par l'alignement qui lui a été donné, à reprendre une partie de ce terrain, le prix doit en être fixé par le jury conformément à l'article* 60 *de la loi sur l'expropriation pour utilité publique, et non par le conseil de préfecture, en vertu des articles* 50 *et* 51 *de la loi du* 16 *septembre* 1807.

Les circonstances particulières de l'espèce résultent clairement des observations suivantes du ministre de l'intérieur, dans lesquelles se trouve discuté et appuyé le système consacré par le conseil d'état.

« Il y a quelques années, dit le ministre, la commune de la Croix-Rousse désirant ouvrir une voie de communication à partir du quai de Serin jusqu'au plateau de la Croix-Rousse, proposa au sieur Charrin de lui céder plusieurs parcelles de terrain dont elle avait besoin pour l'exécution de ce projet. Après avoir vainement essayé de traiter à l'amiable avec ce particulier, elle recourut à la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Une décision du jury d'expropriation, en date du 18 juin 1839, fixa à 25 100 fr. l'indemnité due au sieur Charrin, pour prix des terrains dépendant de sa propriété dite de Valence, jugés nécessaires pour l'établissement de la nouvelle voie.

« En 1840, le sieur Charrin forma une demande d'alignement, afin de pouvoir clore sa propriété de Valence. D'après l'arrêté du maire qui fixa cet alignement, le sieur Charrin a dû s'avancer sur la voie publique, et il paraît que, dans le principe, il a consenti à ce qu'il fût procédé suivant les formalités prescrites par la loi du 16 septembre 1807, à l'estimation du terrain communal dont il devait prendre possession.

« Des experts, nommés par les parties, ont été chargés d'évaluer ce

terrain, qui contient, d'après l'instruction, 1 049m.q..46. Le résultat de l'estimation de ces experts ayant présenté une grande différence, le préfet du Rhône choisit un tiers expert, qui lui-même s'est trouvé en désaccord avec les deux autres.

» Le conseil de préfecture, ayant été saisi de cette affaire, adopta l'avis du tiers expert, et, par un arrêté du 22 décembre 1840, il décida que le sieur Charrin payerait à la commune une somme de 11 382fr..97.

» Le sieur Charrin attaque cet arrêté pour mal jugé au fond. Il oppose en outre une exception tirée de l'incompétence du conseil de préfecture. Suivant lui, le terrain retranché de la voie publique pour l'exécution de l'alignement dépendant, de l'aveu de l'administration municipale, des fonds dont elle l'a dépossédé en 1839 par voie d'expropriation, ce serait une véritable rétrocession que lui ferait la commune, et le jury d'expropriation serait seul compétent pour fixer l'indemnité due à cette dernière. L'instruction ne fait pas connaître d'une manière précise si la voie de communication récemment ouverte est une rue ou simplement un chemin vicinal; mais dans tous les cas, l'exception d'incompétence élevée par le sieur Charrin paraît devoir être admise.

» En effet, si cette voie est rangée dans la catégorie des chemins vicinaux, c'est au juge de paix qu'il appartient de fixer l'indemnité due à la commune, d'après l'art. 15 de la loi du 21 mai 1836. Il est vrai que cet article ne dispose qu'en ce qui concerne le règlement des indemnités dues par les communes pour les terrains employés à l'élargissement des chemins vicinaux; mais il paraît devoir être appliqué aussi par analogie, lorsqu'il s'agit, comme dans l'espèce, de fixer les indemnités dues aux propriétaires qui, pour s'avancer sur l'alignement du chemin, sont forcés d'acquérir une partie des terrains communaux. Une semblable analogie a du moins été admise par le conseil d'état, dans son avis du 1er avril 1841, en matière de voirie urbaine, et on n'aperçoit pas de motifs qui doivent faire décider autrement en matière de voirie vicinale.

» Si au contraire la voie nouvelle a le caractère d'une rue, deux hypothèses se présentent : ou bien l'abandon fait par la commune d'une parcelle de terrain qui dépendait autrefois de la propriété du sieur Charrin doit être considéré comme une rétrocession pure et simple, ainsi que le soutient ce particulier, et alors le jury d'expropriation était seul compétent pour fixer l'indemnité, suivant les dispositions de l'art. 60 de la loi du 7 juillet 1833, aujourd'hui abrogée et remplacée par celle du 3 mai 1841, qui a maintenu cette règle de compétence; ou bien la commune a raison de prétendre que l'article précité était inapplicable dans l'espèce, attendu que la cession dont il s'agit ne constitue pas une remise pure et simple, le terrain qui en fait l'objet ayant subi de notables changements par suite de l'établissement de la rue nouvelle, et alors cette cession ayant eu lieu en exécution d'un alignement, on devrait encore décider que la fixation de l'indemnité litigieuse doit être faite par le jury d'expropriation, suivant l'avis du conseil d'état du 1er avril 1841, rappelé ci-dessus. En effet, quelque spécieuses que soient les raisons sur lesquelles la commune se fonde pour établir que les dispositions de la loi du 16 septembre 1807 subsistent encore relativement à la fixation des indemnités dues par les propriétaires riverains de la voie publique, pour les terrains qui leur sont cédés par voie d'alignement, cette opinion ne saurait être admise

en présence des termes si explicites de cet avis, ainsi conçu : « Toutes
» les fois qu'un alignement donné en matière de voirie urbaine force un
» propriétaire à reculer ses constructions ou à s'avancer sur la voie publi-
» que, l'indemnité qui lui est due dans le premier cas, et celle dont il est
» débiteur dans le second, doivent être réglées, en cas de contestation,
» par le jury institué par la loi du 7 juillet 1833. » Cet avis n'a rien perdu de son importance depuis l'abrogation de la loi précitée, puisque celle du 3 mai 1841 en a maintenu les dispositions sur ce point. »

Louis-Philippe, etc.

Vu les lois des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841 ;

Considérant que c'est en vertu de la loi du 7 juillet 1833 que le sieur Charrin a été exproprié, pour cause d'utilité publique, de terrains nécessaires à l'ouverture d'une voie de communication allant du quai de Serin jusqu'au plateau de la Croix-Rousse ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 60 de la loi du 7 juillet 1833, lorsque les terrains acquis pour des travaux d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, la remise en est faite aux anciens propriétaires, et le prix de ces terrains est fixé à l'amiable, et, s'il n'y a pas accord, par le jury institué par cette loi ;

Considérant qu'il résulte du plan d'alignement de cette voie de communication, approuvé par notre ordonnance du 13 mars 1837, et de l'arrêté du maire contenant délivrance au sieur Charrin d'un alignement conforme au dit plan, que des parcelles de terrain dont ce propriétaire a été exproprié n'ont pas reçu la destination à laquelle elles étaient affectées ; que dès lors, à défaut d'accord à l'amiable entre la commune de la Croix-Rousse et le sieur Charrin, le prix de cette partie de terrain devait être fixé par le jury ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Rhône, en date du 22 décembre 1840, est annulé.

2. Il sera procédé par le jury, conformément aux lois ci-dessus visées des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841, à la fixation du prix des terrains rétrocédés au sieur Charrin par la commue de la Croix-Rousse.

3. La commune de la Croix-Rousse est condamnée aux dépens.

(N° 394.)

[20 octobre 1843.]

Chemin de fer de Paris à Orléans. — Mode de justification, vis-à-vis de l'état, de ses frais de premier établissement, de ses frais annuels d'entretien, et de ses recettes.

Louis-Philippe, etc.

Vu le titre 1er de la loi du 15 juillet 1840, qui autorise le ministre des travaux publics à garantir, au nom de l'état, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, un minimum d'intérêt de 4 pour 100 sur le capital employé aux frais de premier établissement;

Vu spécialement l'art. 4 de la dite loi ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'état : 1° du montant des capitaux employés dans l'entreprise; 2° de ses frais annuels d'entretien, et de ses recettes; »

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département des travaux publics, et de l'avis de notre ministre des finances;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE 1er. — *Des agents de surveillance.*

Art. 1er. Un commissaire nommé par notre ministre des travaux publics est chargé de surveiller, dans l'intérêt de l'état, tous les actes de la gestion financière de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

A cet effet, la compagnie lui communiquera, à toute

époque, les registres de ses délibérations, ses livres journaux, son grand livre, ses comptes courants, ses registres à souche, et tous autres documents ou pièces qu'il jugera lui être nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie.

Elle lui fera ouvrir, dans le même but, ses ateliers, magasins, dépôts de matières et de valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

2. Lorsque le commissaire croira reconnaître que des travaux, des traités, des marchés et tous autres faits de gestion pouvant affecter soit la recette, soit la dépense, sont inutiles ou frustratoires, il pourra requérir la réunion immédiate du conseil d'administration pour délibérer sur les observations qu'il aurait à lui soumettre, auquel cas il assistera aux séances du conseil d'administration, et ses observations seront inscrites au procès-verbal.

Les dispositions ci-dessus ne préjudicient en rien au droit qui appartient au ministre d'apprécier les dépenses faites par la compagnie, lors de l'examen des pièces justificatives, et d'en rejeter ou d'en admettre le montant dans le compte définitif dont il sera parlé à l'art. 23 ci-après.

3. Le commissaire aura le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie, et il pourra requérir l'insertion de ses observations au procès-verbal.

4. Des instructions spéciales seront rédigées par notre ministre des travaux publics, d'accord avec notre ministre des finances, pour régler le mode d'écritures et les autres obligations quotidiennes ou périodiques que devra remplir le commissaire pour assurer la conservation des droits et intérêts de l'état.

5. La gestion financière et la comptabilité de la compagnie seront soumises à la vérification des inspecteurs généraux des finances.

TITRE II. — *Justification des frais de premier établissement.*

6. Le capital employé en travaux et frais de premier établissement, et devant jouir, à ce titre, de la garantie d'intérêt consentie par l'état, se composera (jusqu'à concurrence de quarante millions de francs) de toutes les sommes que la compagnie justifiera avoir dépensées, dans un but d'utilité, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que pour sa mise en exploitation jusqu'au 31 décembre 1843.

7. Seront, en outre, comptés comme frais de premier établissement, et sauf les déductions prescrites par l'art. 8 ci-après :

(1°) Les dépenses d'entretien et d'exploitation des parties du chemin successivement mises en service jusqu'à la même époque du 31 décembre 1843 ;

(2°) Les intérêts à 4 pour 100 qui, jusqu'au dit jour, auront été payés aux actionnaires, en vertu de l'art. 52 des statuts approuvés par l'ordonnance royale du 31 janvier 1841 ;

(3°) Les intérêts qui, également jusqu'au dit jour, auront été payés aux possesseurs des obligations d'emprunt que la compagnie aura émises en conformité de la loi du 15 juillet 1840, et de l'ordonnance du 22 octobre 1842 ;

(4°) Les trois cinquièmes des dépenses d'entretien de la partie du chemin comprise entre Juvisy et Orléans pendant l'année 1844.

8 Seront déduits du compte des dépenses de premier établissement les produits bruts de l'exploitation des parties du chemin qui auraient été successivement livrées à la circulation, ainsi que les autres recettes de toute nature que la compagnie aurait pu faire jusqu'au 31 décembre 1843.

9. A cette même époque du 31 décembre 1843, la compagnie arrêtera ses registres et établira la situation de

tous ses comptes tant en recettes qu'en dépenses, et les mettra, avec toutes les pièces justificatives, à la disposition du commissaire.

Elle y joindra un état des dépenses faites et constatées jusque-là, mais qui n'auraient pu encore être liquidées et payées. Ces dépenses, ainsi que les frais extraordinaires d'entretien mentionnés au paragraphe 4 de l'art. 7, formeront l'objet d'un compte complémentaire, qui devra être arrêté au 31 décembre 1844.

10. Les comptes du premier établissement et les pièces à l'appui seront soumis à l'examen d'une commission spéciale, nommée de concert par nos ministres des travaux publics et des finances.

11. Sur le rapport de la commission, instituée comme il vient d'être dit, le ministre des travaux publics arrêtera, sauf le recours prévu par l'article 24 ci-après, le montant des sommes dépensées, qu'il reconnaîtra devoir faire partie du capital auquel est applicable la garantie d'intérêt due par l'état aux termes des articles 1er et 2 de la loi du 15 juillet 1840, et il en fera connaître le résultat au ministre des finances.

Lorsque le chiffre de ce capital aura été définitivement réglé, toutes les pièces justificatives que la compagnie aurait produites à l'appui du compte lui seront rendues, sur récépissé énonciatif.

12. La compagnie devra procéder, d'ici à la fin de l'année 1845, à l'aliénation de toutes les propriétés immobilières qu'elle aurait acquises, et qui ne seraient pas affectées au service du chemin de fer.

Le produit de ces aliénations sera porté, à mesure qu'elles s'opéreront, dans un compte spécial, qui sera clos le 31 décembre de la dite année 1845, et dont copie certifiée devra être transmise, avec les pièces à l'appui, au ministre des travaux publics, dans les trois premiers mois de l'année suivante.

Le montant net du dit compte, après avoir été vérifié et arrêté suivant les formes prescrites par les articles 10 et 11, sera déduit du montant général des frais de premier établissement.

Il sera fait telles compensations que de droit pour les sommes qui, jusque-là, auraient été payées d'après la base primitivement fixée en vertu de l'art. 11.

TITRE III. — *Justification des frais annuels d'entretien.*

13. Seront considérées comme frais annuels d'entretien toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier 1844, auront été faites, dans un but d'utilité, pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin.

En feront également partie :

(1°) Les intérêts et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, en conformité de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1840;

(2°) Les contributions de toute nature qui auront été payées par la compagnie;

(3°) Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières énoncées en l'article 12, jusqu'à leur aliénation.

N'y seront pas compris les frais concernant des établissements qui ne serviraient pas directement à l'exploitation du chemin, ni aucunes dépenses autres que celles qui sont spécifiées dans l'article 15 ci-après.

14. Les dépenses d'entretien seront justifiées (suivant le mode d'exécution des services) au moyen d'états d'attachement, rôles de journées, contrats, marchés, et autres pièces propres à constater les dépenses régulièrement effectuées.

15. Les dépenses d'exploitation seront justifiées :

En ce qui concerne les matières de consommation, tant pour les quantités reçues des fournisseurs dans le courant

de l'année, et constatées au moyen de mémoires quittancés, que par les états ou relevés de consommations effectuées, et par l'inventaire des approvisionnements restant en magasin à la fin de l'année;

En ce qui concerne l'entretien du matériel d'exploitation et celui des bâtiments affectés au remisage de ce matériel, ainsi qu'aux bureaux de l'administration, par des états d'attachement, rôles de journées, contrats ou marchés, comme il est dit à l'art. 14 ci-dessus;

En ce qui concerne le personnel des agents, par des états d'émargement, ou par des quittances détachées;

En ce qui concerne les contributions à la charge de la compagnie, par des comptes, quittances ou extraits de rôles;

En ce qui concerne l'intérêt et l'amortissement des emprunts, dont les conditions auront été préalablement autorisées par une ordonnance royale, par des extraits des livres de la compagnie ou la production des coupons d'intérêts acquittés.

16. La compagnie sera tenue de dresser un budget annuel de ses dépenses d'entretien, d'exploitation et d'administration.

Ce budget sera communiqué, par l'intermédiaire du commissaire, au ministre des travaux publics, au plus tard le 1er décembre de chaque année, pour l'année suivante.

Les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter dans le cours de l'exercice, devront être également communiquées, dans le plus court délai, au ministre, par l'intermédiaire du commissaire.

TITRE IV. — *Justification des recettes.*

17. Seront comptés comme recettes annuelles du chemin de fer, à partir du 1er janvier 1844, le produit brut du transport des voyageurs et des marchandises, et géné-

ralement les recettes accessoires et accidentelles de toute nature.

En feront partie, jusqu'à leur aliénation, tous les produits et revenus des immeubles énoncés en l'art. 12.

18. Le montant des recettes et produits sera justifié par des extraits des registres tenus par la compagnie, et certifiés par le directeur chargé de la comptabilité. Ces extraits devront être vérifiés par le commissaire.

19. Le commissaire veillera à ce que pour la perception des taxes la compagnie se conforme aux dispositions du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, et spécialement de l'article 35.

TITRE V. — *Liquidation des produits nets.*

20. A la fin de chaque année, la compagnie établira le compte général de ses dépenses et le compte général de ses recettes.

21. Ces comptes, certifiés par le directeur chargé de la comptabilité de la compagnie, et vérifiés par le commissaire, seront soumis, dans les trois premiers mois de l'année suivante, à l'examen d'une commission nommée par le ministre des travaux publics et composée de sept membres, dont deux devront être choisis dans la cour des comptes, et deux, dans l'administration des finances.

22. La commission se transportera au siége de l'administration de la compagnie, et s'y fera représenter les registres, pièces comptables et autres documents qu'elle jugera nécessaires à la vérification des comptes.

Elle adressera ensuite son rapport, avec les dits comptes, au ministre des travaux publics.

23. Le ministre, sur le dit rapport, arrêtera, dans la forme mentionnée par l'art. 11 ci-dessus, le montant des recettes et des dépenses qu'il jugera devoir être admises définitivement comme base de la somme à fournir par

l'état en garantie du minimum de quatre pour cent d'intérêts.

Avis sera donné au ministre des finances du résultat de cette liquidation.

Dispositions générales.

24. Dans le cas où la compagnie se croirait lésée par les règlements de compte arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle aura son recours par devers nous, en notre conseil d'état, par la voie contentieuse.

25. Après l'expiration de la période de quarante-six ans trois cent vingt-quatre jours, durant laquelle l'état s'est engagé à garantir un minimum de quatre pour cent d'intérêts, la présente ordonnance cessera d'avoir son effet, dans le cas toutefois où la compagnie se trouverait liquidée intégralement envers le trésor, ainsi qu'il est prévu par l'art. 3 de la loi du 15 juillet 1840.

(N° 395.)

[20 octobre 1843.]

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — Mode de justification, vis-à-vis de l'état, de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

Louis-Philippe, etc.

Vu le titre 2, articles 8 et 11, de la loi du 15 juillet 1840, qui autorise le ministre des travaux publics à prêter, au nom de l'état, à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, une somme de 12 600 000 fr., moyennant l'intérêt à 4 pour 100, qui ne courra qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise, non compris 1 pour 100 d'amortissement,

au moyen duquel s'effectuera le remboursement du capital : le dit amortissement devant être prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires, et l'intérêt perçu après seulement que les actionnaires auront touché, sur le produit net, 4 pour 100 de leur mise de fonds ;

Vu spécialement l'art. 12 de la dite loi, ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'état, de ses frais annuels d'entretien, et de ses recettes ; »

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département des travaux publics, et de l'avis de notre ministre des finances :

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE Ier. — *Des agents de surveillance.*

***Articles* 1 *à* 5, *conformes au titre* 1er, *art.* 1 *à* 5 *du règlement relatif au chemin de fer de Paris à Orléans* (*voir* ci-dessus, page 25.)**

TITRE II. — *Justification des frais annuels d'entretien.*

***Art.* 6. Seront considérées comme frais annuels d'entretien toutes les dépenses qui auront été faites dans un but d'utilité, pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin.**

En feront également partie :

(1°) Les contributions de toute nature qui auront été payées par la compagnie ;

(2°) Le prélèvement annuel de 1 pour 100 prescrit par l'art. 11 de la loi du 15 juillet 1840, pour l'amortissement de l'emprunt de 12 600 000 fr.

N'y seront pas compris :

(1°) Les intérêts ni l'amortissement des autres emprunts que la compagnie aurait pu contracter ;

(2°) Les retenues destinées à former un fonds de réserve, en vertu de l'art. 40 des statuts approuvés par ordonnance royale du 14 mai 1838;

(3°) Les frais concernant des propriétés ou établissements qui ne serviraient pas directement à l'exploitation du chemin, ni aucunes dépenses autres que celles qui sont spécifiées dans l'art. 8 ci-après.

Art. 7, conforme à l'art. 14 (titre 3), du règlement du chemin d'Orléans.

Art. 8, conforme à l'art. 15 du chemin d'Orléans, à l'exception du dernier paragraphe ainsi conçu :

Les dépenses d'exploitation seront justifiées..... en ce qui concerne l'amortissement dû à l'état, par des récépissés comptables.

9. La compagnie sera tenue de dresser un budget annuel de ses dépenses d'entretien, d'exploitation et d'administration.

Ce budget sera communiqué par l'intermédiaire du commissaire au ministre des travaux publics, au plus tard le 1er décembre de chaque année, pour l'année suivante.

Les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter dans le cours de l'exercice devront être également communiquées, dans le plus court délai possible, au ministère, par l'intermédiaire du commissaire.

TITRE III. — *Justifications des recettes.*

Art. 10 à 12, conformes au titre 4, art. 17 à 19 du règlement relatif au chemin d'Orléans.

TITRE IV. — *Liquidation des produits nets.*

Art. 13, 14 et 15, conformes aux art. 20, 21 et 22 (titre 5) du règlement relatif au chemin d'Orléans.

16. Le ministre, sur le dit rapport, arrêtera (sauf le recours réservé par l'art. 17 ci-après) la situation définitive de la compagnie en ce qui concerne ses rapports avec

l'état, d'où ressortiront la somme d'intérêts qu'elle pourra répartir entre ses actionnaires et la portion qu'elle devra payer au trésor public.

Avis sera donné au ministre des finances des résultats de cette liquidation.

Dispositions générales.

17. Dans le cas où la compagnie se croirait lésée par les règlements de comptes arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle aura son recours par devers nous, en notre conseil d'état, par la voie contentieuse.

18. La présente ordonnance recevra son exécution aussitôt après l'entier achèvement du chemin de Strasbourg à Bâle, et sa mise en exploitation ; elle cessera d'avoir son effet du moment que la compagnie se sera libérée envers le trésor, de l'emprunt de 12 600 000 fr. en capitaux et intérêts.

(N° 396.)

[21 novembre 1843.]

Routes. — (Ville de Laon). — *Conversion d'une rue communale en grande route ; propriété des terrains non compris dans le périmètre de la route. — Des parcelles de terrain situées en dehors du périmètre d'une route royale établie sur le sol d'une rue communale doivent être réputées faire partie du domaine public, comme la route elle-même, et par suite être la propriété de l'état, et non celle de la commune à laquelle appartenait primitivement la rue, alors que, depuis la conversion de la rue en grande route, l'état n'a pas cessé d'avoir la jouissance de ces parcelles de terrain. — En conséquence, l'état a seul droit à l'indemnité due*

par les riverains pour la valeur de ces mêmes terrains à eux cédés par suite d'alignement (*).

(EXTRAIT DU RECUEIL DE MM. DEVILLENEUVE ET CARETTE.)

La route royale de Paris à Amsterdam, comprise sous le n° 2 dans le décret de classement du 16 décembre 1811, traverse diverses rues de la ville de Laon.

Le plan d'alignement dressé après la promulgation du décret par l'administration des ponts et chaussées, n'affecta pas au service de la route l'intégralité du sol de ces rues, et laissa en dehors du périmètre certaines parcelles de terrain.

En 1831, plusieurs habitants riverains désirant faire reconstruire la façade de leurs maisons, obtinrent un alignement qui les obligeait d'avancer sur la voie publique, et d'occuper ainsi les parcelles de terrain dont il vient d'être question.

Pour cette occupation, ils devaient une indemnité, mais à qui, de la ville de Laon ou de l'état, était-elle due? La ville soutint que c'était à elle, attendu que les parcelles de terrain provenaient du sol de ses rues, et étaient en dehors du périmètre de la route, en sorte qu'elles avaient continué de dépendre du domaine municipal. L'état soutint, au contraire, que c'était à lui que revenait l'indemnité, attendu que les parcelles de terrain étaient des dépendances de la route, sur lesquelles la ville avait, dès 1811, cessé de faire aucun acte de propriété, et dont l'état n'avait cessé de jouir depuis lors.

13 janvier 1841, jugement du tribunal de Laon, qui accueille le système de la ville.

Mais sur l'appel, et le 7 août 1841, arrêt infirmatif de la cour royale d'Amiens, ainsi conçu :

« Considérant qu'aux termes de l'article 538, Code civil, les routes royales sont une dépendance du domaine public;

» Que les parcelles de terrain occupées par la route, et dont la rectification de l'alignement peut amener l'abandon aux riverains, suivent le même sort;

» Que, dès lors, l'état doit toucher le prix de ces parcelles de terrain

---

(*) Cette solution semble, au premier abord, être en opposition avec la décision d'un précédent arrêt de la cour de cassation du 10 mai 1841, qu'on invoquait à l'appui du pourvoi, et qui a déclaré propriété communale des portions de terrains en dehors de l'alignement de la route construite sur la rue communale. Mais les deux décisions peuvent jusqu'à un certain point se concilier, en ce que, dans l'espèce de cet arrêt, la commune n'avait cessé d'exercer des actes de possession sur les portions de terrains litigieuses, qui étaient ainsi toujours demeurées dans le domaine communal ou municipal; tandis que dans l'espèce actuelle, c'était au contraire l'état qui, dès l'instant où la rue fut convertie en route royale, ne cessa pas de jouir des parcelles de terrain non comprises dans le tracé définitif de la route.

quand il y a lieu d'en faire la cession aux riverains, de même qu'il doit payer les acquisitions faites sur eux par l'effet de l'alignement;

» Considérant que si, dans l'intérieur des villes, où des voies de communication ont le double caractère de routes et de rues, des terrains en dehors de l'alignement des routes peuvent être réclamés par les villes, ce n'est qu'autant qu'ils sont par leur nature ou leur utilité susceptibles d'une possession communale;

» Que, hors ce cas, les parcelles de terrain qui ne peuvent être affectées à un autre usage qu'aux constructions des riverains, doivent être nécessairement considérées comme une dépendance de la route:

» Considérant que les parcelles de terrain dont il s'agit étaient une dépendance de la route royale de Paris à Maubeuge;

» Que l'état en avait la jouissance, et que la ville de Laon, loin de prétendre qu'elles fussent d'une utilité communale, reconnaît qu'elles ont dû être cédées aux riverains;

» Que, dès lors, elle ne peut prétendre au prix de ces terrains dont elle n'avait ni la propriété, ni la jouissance. »

Pourvoi en cassation par la ville de Laon, pour violation de l'art. 538 du Code civil.

Aux termes de la loi des 26 juillet-15 août 1790 et de celle du 10 juin 1793, a-t-on dit, les communes sont propriétaires de leurs rues, places et chemins. Or, lorsqu'une grande route est ouverte dans la direction d'une rue communale, qu'arrive-t-il? Cette rue cesse-t-elle d'appartenir à la commune pour faire intégralement partie du domaine public? Il faut à cet égard distinguer: si le sol entier est affecté au service de la route, il est vrai de dire que la rue s'absorbe en quelque sorte dans la route, et devient propriété de l'état; si, au contraire, le tracé de la route laisse en dehors certaines parcelles de terrain, ces parcelles conservent leur caractère de propriété communale, et ne sauraient être considérées comme des dépendances du domaine public: la portion de rue comprise dans le périmètre de la route change seule de condition. Cette distinction, conforme à la nature des choses, ne l'est pas moins aux règles de l'équité. Ces règles seraient en effet blessées, si, non content d'imposer aux communes le délaissement gratuit du terrain affecté à l'usage de la route, l'état prétendait englober encore dans cette expropriation des parcelles en dehors du périmètre. Que, pour l'assiette de la route, le sol communal soit occupé sans indemnité, on le comprend jusqu'à un certain point: la raison d'utilité générale peut commander ce sacrifice; mais admettre qu'au delà des limites de la route, et en dehors des besoins de la viabilité, l'état puisse faire pour son compte personnel des conquêtes sur la propriété communale, ce serait assurément d'une injustice extrême. Ces principes ont du reste été formellement consacrés par la jurisprudence, notamment par un arrêt de la cour de cassation du 16 mai 1839, où il est dit en propres termes, « que les places (ou rues), dans les villes formant le prolongement des grandes routes ne dépendent de la grande voirie que dans la partie qui est affectée au sol de la grande route exclusivement, et que les autres parties restent dans le domaine de la petite voirie, » et par un autre arrêt de la même cour du 10 mai 1841, qui a jugé d'une manière

expresse que la partie de la rue affectée à la route entre seule dans le domaine public, et que les parcelles de terrain non comprises dans cette route demeurent la propriété de la commune. Décision du reste tout à fait conforme à la doctrine établie dans une circulaire du ministre de l'intérieur du 19 février 1828.

Pour attribuer dans l'espèce à l'état la propriété des parcelles de terrain litigieuses, l'arrêt attaqué argumente dans ses motifs de ce que l'état en aurait eu la jouissance, et de ce que la ville de Laon, loin de prétendre qu'elles fussent d'une utilité communale, aurait reconnu qu'elles ont dû être cédées aux riverains. Mais qu'importe cette reconnaissance? Qu'importe cette jouissance même aussi vaguement énoncée, dans un procès où s'agite non une question de possession, mais une question de propriété. La ville de Laon invoquait le droit de propriété que la loi lui confère sur les rues et places; pour que l'état pût être déclaré propriétaire d'une portion quelconque d'une ancienne rue non comprise dans le tracé de la route royale, il fallait donc nécessairement qu'il produisît ou qu'on lui reconnût un titre de propriété émané de la ville ou fondé sur la prescription. Or, de titre émané de la ville, on n'en a invoqué ni reconnu aucun, et l'on n'a pas davantage invoqué ni reconnu la prescription, puisque, d'une part, l'arrêt se borne à énoncer vaguement la jouissance de l'état, sans en faire connaître ni le caractère ni la durée, sans prétendre en induire une prescription acquisitive, et que, d'autre part, en supposant à cette jouissance de l'état le caractère exigé par l'art. 2229 du Code civil, elle serait renfermée dans une limite de temps qui la rendrait inefficace. L'argument tiré de la possession de l'état n'a donc rien de concluant, et ne saurait justifier la décision de la cour royale.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre des requêtes.)

La cour;

Attendu que l'arrêt attaqué constate, en fait, que les parcelles de terrain dont il s'agit au procès étaient une dépendance de la route de Paris à Maubeuge, et que l'état en a la jouissance;

Qu'en attribuant, dans de telles circonstances, à l'état le prix de ces parcelles de terrain, l'arrêt attaqué, loin de violer l'art. 538 du Code civil, en a fait une juste application;

Rejette, etc.

(N° 397.)

[7 décembre 1834.]

Grande voirie. — (Sr Barbier). — *Rues de Paris ; contravention ; pourvoi ; défaut de qualité. — Les communes n'ont pas qualité pour attaquer les décisions rendues par les conseils de préfecture en matière de contravention de grande voirie. — Dès lors les rues de Paris faisant partie du domaine de la grande voirie, la contravention résultant de la pose non autorisée d'une conduite d'eau dans l'une de ces rues, ne peut être poursuivie par le préfet de la Seine agissant au nom et comme représentant de la ville de Paris.*

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom de la ville de Paris, représentée par le préfet de la Seine, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 22 avril 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine, du 29 avril 1840, qui a déclaré qu'il n'y avait lieu de prononcer d'amende contre le sieur Barbier, entrepreneur, pour le fait de la pose de la conduite des eaux du palais des Beaux-Arts, sous les rues Jacob et des Petits-Augustins ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire ampliatif fourni par le préfet de la Seine à l'appui du pourvoi, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 mai 1841 ;

Vu la lettre de la dame veuve Bastide, propriétaire de la maison, rue des Petits-Augustins, n° 26, en date du

26 octobre 1838, dans laquelle elle se plaint du dommage causé à sa propriété par les travaux du sieur Barbier;

Vu le rapport de M. Caunes, inspecteur du service des eaux, sur la dite plainte, en date du 3 novembre 1838, et le plan D, y annexé;

Vu le rapport de M. Lepeudry, inspecteur du service municipal, du 10 novembre 1838, visé le même jour par l'ingénieur en chef, constatant la contravention reprochée au sieur Barbier et le plan E, y annexé;

Vu le rapport de M. Emmery, ingénieur en chef, directeur des eaux et de l'assainissement de Paris, du 10 novembre 1838, au préfet de la Seine, sur les travaux de conduite d'eau exécutés, sans autorisation, par le sieur Barbier, pour le palais des Beaux-Arts, dans les rues Jacob et des Petits-Augustins;

Vu le plan général des lieux et des divers travaux exécutés, annexé aux rapports ci-dessus;

Vu le rapport de M. Mary, ingénieur en chef du service municipal, du 29 janvier 1840, sur la demande du sieur Barbier, tendant à être autorisé à conserver la conduite par lui posée, et à en opérer le raccordement;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Paris, du 26 mars 1841, qui autorise le préfet de la Seine à se pourvoir devant nous, en notre conseil d'état, contre la décision du conseil de préfecture susvisée; les dites pièces enregistrées ensemble au secrétariat général de notre conseil d'état, le 12 mai 1841;

Vu le mémoire fourni en réponse aux moyens du pourvoi par le sieur Barbier, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 9 novembre 1842;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, tendant à ce que l'arrêté attaqué soit maintenu;

la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 14 juin 1842;

Vu ensemble les autres pièces jointes au dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 17 juillet 1721, et l'ordonnance du bureau des finances du 2 août 1774;

Ouï Me Mirabel Chambaud, avocat de la ville de Paris;

Ouï Me Fichet, avocat du sieur Barbier;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il s'agit, dans l'espèce, d'une contravention de grande voirie, résultant de la pose, sans autorisation, par le sieur Barbier, d'une conduite d'eau dans les rues Jacob et des Petits-Augustins, et que le préfet de la Seine n'avait pas qualité pour se pourvoir par-devant nous, au nom de la ville de Paris, contre l'arrêté du conseil de préfecture susvisé, qui a renvoyé le sieur Barbier des fins du procès-verbal dressé contre lui, sans amende ni dépens;

Art. 1er. La requête du préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, est rejetée.

(N° 398.)

[9 décembre 1843.]

Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — Tarif pour le transport des voyageurs, des marchandises, etc.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Le tarif pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique est réglé ainsi qu'il suit, par tête et par kilomètre:

Voitures de première classe.	08 cent.
Voitures de deuxième classe.	06
Voitures de troisième classe.	04

Toutefois aucune taxe ne pourra être inférieure,

Pour les voitures de première classe, à	. . . .	75 cent.
Pour les voitures de deuxième classe, à	. . . .	50
Pour les voitures de troisième classe, à	. . . .	25

2. Chaque voyageur aura droit au transport gratuit d'un bagage de 20 kilogrammes. Au-dessus de ce poids, le tarif du transport, par kilomètre et par chaque 10 kilogrammes d'excédant, est réglé à 5 millimes.

Aucune taxe ne pourra d'ailleurs être inférieure à 30 centimes, quelle que soit la distance parcourue.

3. Le tarif pour les transports des articles dits de *messagerie*, est réglé, par chaque dizaine de kilogrammes et par kilomètre, à 5 millimes. Aucune taxe ne pourra toutefois être inférieure à 60 centimes, quelle que soit la distance parcourue.

Ne seront considérés comme articles de messagerie que les colis pesant au plus 50 kilogrammes.

4. Le transport des marchandises de roulage se fera par location de waggons entiers, le maximum de charge d'un waggon étant fixé à 4 000 kilogrammes pendant les mois de décembre, janvier et février, et à 4 500 kilogrammes pendant les autres mois.

Le prix de location de chaque waggon est fixé à 60 cent. par kilomètre; toutefois aucune taxe ne pourra être inférieure à 6 fr., quelle que soit la distance parcourue.

5. Le tarif pour le transport des voitures est fixé, quelle que soit la distance parcourue, à 9 fr. pour les voitures à quatre roues, et à 6 fr. pour les voitures à deux roues, chargement et déchargement compris.

6. Le transport des chevaux et bestiaux ne s'opérera que par charge complète de waggon. Le prix de ce transport est fixé à 9 fr., quelle que soit la distance parcourue.

Il sera perçu une taxe uniforme de 50 cent. par tête sur les chiens transportés dans les waggons à bagages.

7. Au passage de la frontière, les divers prix ci-dessus seront modifiés de manière à maintenir ceux du tarif international établi par notre ordonnance du 5 novembre 1842.

8. Toutes les dispositions de nos ordonnances des 15 septembre et 5 novembre 1842 auxquelles il n'est pas dérogé par la présente, continueront de recevoir leur pleine et entière exécution.

(N° 399.)

[9 décembre 1843.]

Canaux. — (Sr Bernard). — *Usurpation de terrain; anticipation sur le chemin de halage; question de propriété. — L'usurpation d'un terrain compris dans la zone dont le concessionnaire d'un canal était autorisé à faire l'acquisition en vertu de sa concession, ne doit être réprimée par le conseil de préfecture qu'après que les tribunaux ont statué sur le droit de propriété revendiqué par le prévenu sur le dit terrain. — Mais si les anticipations se sont étendues jusque sur l'espace réservé au halage, par l'ordonnance de 1669, ce fait constitue une contravention dont la répression n'est pas subordonnée à l'examen préalable de la question de propriété.*

Trois procès-verbaux de contravention ont constaté :

1° Que le sieur Bernard avait établi des palissades à 8 mètres du bord de l'eau, sur la levée du canal de Loing, vis-à-vis de la verrerie de Bagneaux;

2° Qu'il avait fait labourer cette portion de levée;

3° Qu'il avait continué ses labours sur toute l'étendue de sa propriété.

Un arrêté du conseil de préfecture du 10 novembre 1837, condamna le sieur « Bernard à faire cesser l'usurpation et l'anticipation par lui « commises sur les terrains dépendant du canal, à enlever les barrières

« par lui indûment placées sur le dit terrain, à remettre les choses « au même et semblable état où elles étaient avant ses entreprises. » Le sieur Bernard fut en outre condamné à 14 fr. d'amende et à 100 fr. de dommages-intérêts envers la compagnie du canal.

Le sieur Bernard s'est pourvu contre cet arrêté.

Il ne suffit pas, disait-il dans sa réplique au mémoire en défense de la compagnie, que les lettres patentes de 1719, portant concession du canal de Loing, aient autorisé le concessionnaire à acquérir 44 pieds de chaque côté du dit canal, pour qu'on doive aujourd'hui considérer cette distance de 44 pieds de chaque côté, comme faisant partie intégrante des propriétés de la compagnie. Dans mainte circonstance, le concessionnaire n'a pas jugé à propos d'acquérir toute la largeur permise, et elle ne limite réellement les dépendances du canal, que là où l'acquisition est attestée par un bornage. Il s'ensuit que partout où la compagnie ne peut justifier d'une semblable acquisition, les riverains ne sont assujettis qu'à la servitude générale du halage dérivant de l'ordonnance de 1669, et du décret du 22 janvier 1808.

Le ministre, consulté sur cette affaire, a reconnu d'une part que les renseignements consignés au dossier ne paraissaient pas suffisants pour prouver que les profils du canal de Loing dussent nécessairement comprendre, au droit de la propriété du sieur Bernard, une zone de 44 pieds formant partie intégrante du domaine de la compagnie. Mais il a fait observer, d'autre part, qu'aux termes du décret du 22 janvier 1808, qui déclare les dispositions de l'ordonnance de 1669 applicables à toutes les rivières de l'empire, le sieur Bernard n'avait pu, sans autorisation, établir des palissades ni faire exécuter des labours à moins de 9m.75 de la rive du canal de Loing. Le ministre a conclu à l'annulation de l'arrêté du 10 novembre 1837, lequel aurait dû simplement condamner le requérant pour contravention à l'art. 7 du titre 27 de l'ordonnance de 1669.

L'ordonnance qui est intervenue, a adopté ces conclusions et établi, entre l'usurpation de terrain reprochée au sieur Bernard, et la contravention aux règlements du halage, une distinction suffisamment rappelée dans le sommaire qui précède cette notice.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Bernard, propriétaire de la verrerie de Bagneaux, demeurant à Paris, rue du Cherche-Midi, n° 44; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 9 décembre 1837, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler, comme incompétemment rendu, un arrêté du conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne, en date du 10 novembre 1837, qui condamne le requérant à restituer à la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing un

terrain qu'il aurait usurpé près du canal de Loing, et à payer une amende de 40 fr. et 100 fr. de dommages-intérêts; la dite requête concluant en outre à ce qu'il nous plaise renvoyer l'administration des canaux à se pourvoir ainsi qu'elle avisera; subsidiairement, déclarer que le requérant ne s'est rendu coupable d'aucune contravention; le décharger des condamnations contre lui prononcées; subsidiairement encore, lui donner acte de ce qu'il offre de prouver par les voies de droit qu'il est seul et unique propriétaire du terrain sur lequel ont eu lieu les faits mentionnés aux procès-verbaux de contravention; dans tous les cas, condamner l'administration des canaux en tous les dépens, même en ceux portés dans l'arrêté attaqué; faire réserve au requérant de toutes autres actions, notamment de répéter contre la dite administration tels dommages-intérêts qu'il appartiendra, et, au préalable, ordonner qu'il sera sursis à l'exécution de l'arrêté du 10 novembre 1837, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le recours du requérant;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire enregistré comme dessus, le 10 avril 1838, par lequel la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing, poursuites et diligences du sieur Rouxel, administrateur des dits canaux, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré n° 345, conclut au rejet de la requête du sieur Bernard, à la condamnation du dit sieur Bernard aux dépens;

Vu la requête en production déposée au nom de la dite compagnie et enregistrée comme dessus, le 28 avril 1838;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus, le 6 août 1839, par lequel le sieur Bernard persiste dans ses conclusions;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 6 novembre 1841, par laquelle notre ministre des travaux publics ré-

pond à la communication qui lui a été donnée de cette affaire;

Vu les observations enregistrées comme dessus, le 23 mai 1843, par lesquelles la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing persiste dans ses conclusions;

Vu les observations enregistrées comme dessus, le 16 mars 1843, par lesquelles le sieur Bernard persiste dans ses conclusions et demande subsidiairement que, dans le cas où la question de propriété du terrain litigieux serait par nous réservée, nous réservions également les dépens, pour être supportés par celle des parties qui succombera en fin de cause;

Vu les procès-verbaux dressés contre le sieur Bernard les 6 mars, 9 juin, et 12 octobre 1837; les lettres du conservateur des canaux d'Orléans et de Loing des 4 juillet et 20 octobre même année, et les lettres du sieur Bernard des 26 août 1837 et 17 mai 1841;

Ensemble le rapport d'ingénieur du 17 avril 1841;

Vu toutes les pièces produites;

Vu le décret du 22 février 1813;

Vu l'ordonnance de 1669 et le décret du 22 janvier 1808,

Vu la loi du 29 floréal an X;

Ouï Me Béguin-Billecoq, avocat du requérant;

Ouï Me Verdière, avocat de la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le sieur Bernard, prévenu d'avoir usurpé une portion de terrain faisant partie du domaine des canaux d'Orléans et de Loing, déniait avoir commis aucune usurpation sur le dit domaine, et se prétendait propriétaire de la portion de terrain qu'il avait fait enclore et labourer; qu'il s'élevait dès lors, dans l'espèce, une question de propriété qui était du ressort des tribunaux civils, et à la solution de laquelle la question d'usurpation

était subordonnée; qu'ainsi le conseil de préfecture aurait dû surseoir à la répression de l'usurpation reprochée au sieur Bernard, jusqu'à ce qu'il eût été prononcé par qui de droit sur la question de propriété;

Considérant, néanmoins, qu'en vertu des dispositions de l'art. 7, tit. 27 de l'ordonnance de 1669, rendue applicable à toutes les rivières navigables de France, par le décret du 22 janvier 1808, les propriétaires des héritages aboutissant aux dites rivières, doivent, à peine de 500 fr. d'amende, laisser libre, le long des bords, un espace de 7^{m}.80, sans pouvoir tenir clôture plus près que 9^{m}.75; que, dès lors, en faisant enclore par une palissade en planches le terrain dont il s'agit à 8 mètres seulement de l'un des bords du canal, le sieur Bernard, fût-il propriétaire du dit terrain, a commis une contravention de grande voirie qu'il y a lieu de réprimer, en réduisant toutefois, à raison des circonstances de l'affaire, l'amende encourue par le contrevenant;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne, en date du 10 novembre 1837, est annulé.

2. Le sieur Bernard sera tenu de détruire et d'enlever, si fait n'a été, dans la huitaine à dater de la notification de la présente ordonnance, la palissade en planches formant clôture, par lui édifiée à 8 mètres du bord du canal; faute de quoi, il y sera pourvu à ses frais, à la diligence de l'administration des canaux d'Orléans et de Loing.

Le sieur Bernard est, en outre, condamné à 100 fr. d'amende.

3. La compagnie des canaux d'Orléans et de Loing et le sieur Bernard sont renvoyés devant les tribunaux sur la question de propriété du terrain enclos et labouré par le sieur Bernard, pour être ensuite statué par le conseil de préfecture ce qu'il appartiendra.

4. Est condamnée aux dépens la partie qui succombera en fin de cause.

5. Les conclusions du sieur Bernard et celles de la compagnie des canaux d'Orléans et de Loing sont rejetées pour le surplus.

(N° 400.)

[9 décembre 1843.]

Indemnités. — (Héritiers Leca). — *Extraction de matériaux; expertise. — Le propriétaire d'un terrain sur lequel des fouilles ont été exécutées n'a le droit de réclamer la valeur même des matériaux extraits qu'autant qu'il prouve qu'une carrière était ouverte sur le dit terrain avant l'approbation du devis des travaux par l'autorité supérieure; dans le cas contraire, il n'a droit qu'à une indemnité représentative du dommage causé. — L'arrêté du conseil de préfecture qui fixe cette indemnité doit être annulé lorsqu'il n'a pas été pris sur le vu du procès-verbal d'une expertise contradictoire.*

Le sieur Cristinacce, au nom et comme tuteur des mineurs Leca, s'est pourvu au conseil d'état contre un arrêté du conseil de préfecture de la Corse, en date du 7 janvier 1840, qui règle à 100 fr. l'indemnité à laquelle ils ont droit à raison des dommages causés à leur propriété, par l'extraction de matériaux nécessaires à l'exécution de travaux adjugés au sieur Maspoli, pour la rectification de la route royale n° 195, de Sagone à Aïtonne, dans la commune de Vico.

Le pourvoi du sieur Cristinacce reposait sur les trois griefs suivants :

1° Le devis de l'entrepreneur n'indiquait pas la propriété des héritiers Leca, comme lieu d'approvisionnement.

Il a été reconnu que ce moyen n'était pas fondé en fait.

2° Cette propriété était close et se trouvait par conséquent affranchie de la servitude établie par l'arrêt du 7 septembre 1755. A l'appui de cette allégation, combattue par les ingénieurs, le requérant rapportait un certificat du maire de Vico, constatant que le terrain est clos de

mars. Le ministre a fait observer que ce certificat n'avait nulle valeur, puisqu'il était d'une date postérieure à l'extraction opérée par l'entrepreneur, et qu'il avait été facile de clore la propriété d'un mur en pierres sèches pour les besoins de la cause.

3° Enfin, le lieu d'où l'on a extrait la pierre était une carrière en exploitation, et le conseil de préfecture aurait dû ajouter la valeur des matériaux au montant de l'indemnité allouée pour dommages.

Cette assertion a été combattue par la même raison que la précédente, savoir que les marchés dont le requérant excipait pour prouver l'existence d'une carrière en exploitation, étaient d'une date postérieure à l'enlèvement des matériaux par l'entrepreneur.

Le ministre, en repoussant comme mal fondé le pourvoi du sieur Cristinacce, a toutefois signalé dans l arrêté du conseil de préfecture une irrégularité, qui lui a paru devoir en entraîner l'annulation « Aux termes de l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, a-t-il dit, le règlement des indemnités par les conseils de préfecture doit être précédé d'une expertise contradictoire et, au besoin, d'une tierce expertise. Lorsqu'il s'est agi de régler l'indemnité due aux héritiers Leca, une expertise a bien eu lieu et les experts ont évalué de concert à 100 fr. le montant des dommages; mais il paraît que l'expert des propriétaires, intimidé par les menaces du sieur Cristinacce, n'a point osé signer le procès-verbal d'expertise; il paraît même d'après une lettre du préfet que, bien que le conseil de préfecture ait pris l'évaluation des experts pour base de sa décision, ce procès-verbal n'a point passé sous ses yeux. J'ai d'ailleurs vainement réclamé cette pièce des ingénieurs et du préfet, elle n'a pu être produite. Sans doute, les conseils de préfecture ne sont pas liés par les résultats de l'expertise; mais ici l'expertise n'est point facultative, elle est obligatoire; c'est une formalité substantielle exigée par la loi et dont on ne peut se dispenser; or, dans l'espèce, il n'est pas constaté par un document authentique qu'elle ait été accomplie. »

Conformément à ces observations, l'arrêté du conseil de préfecture a été annulé par l'ordonnance suivante.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Ambroise Cristinacce, propriétaire, domicilié dans la commune de Vico (Corse), y demeurant, agissant tant en son nom personnel que comme tuteur des enfants mineurs du sieur Léon Leca, décédé, en son vivant propriétaire demeurant au dit lieu de Vico; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 20 juin 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Corse, en date du 7 janvier 1840, qui rejette l'opposition formée par le

requérant, à ce que le sieur Maspoli, entrepreneur de travaux publics, effectue des extractions de pierres dans le lieu dit Traconato, appartenant aux mineurs Leca; ce faisant, déclarer que la dite propriété n'est pas soumise à la servitude d'extraction de matériaux, et, dans le cas où il en serait autrement décidé, ordonner que le sieur Maspoli payera la valeur des pierres qu'il a extraites ou qu'il extraira par la suite, suivant le prix courant du commerce; subsidiairement, et dans le cas où notre conseil ne croirait pas trouver dès aujourd'hui dans les documents produits, la justification suffisante du double fait de la clôture du lieu ci-dessus indiqué et de son exploitation comme carrière, ordonner une expertise, une enquête, ou tel autre mode de vérification qui lui paraîtra nécessaire pour éclairer sa religion, et condamner en outre le défendeur aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu l'exploit en date du 5 septembre 1840, constatant la signification faite de la requête ci-dessus visée au sieur Thomas Maspoli, entrepreneur, demeurant à Vico, signification à laquelle le sieur Maspoli n'a pas répondu;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 29 octobre 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée de cette affaire;

Vu les mémoires en réplique et en production, enregistrés comme dessus, les 7 avril et 7 mai 1843, par lesquels le sieur Cristinacce persiste dans ses conclusions;

Vu le devis de l'entreprise adjugée au sieur Maspoli, le dit devis approuvé par le directeur général des ponts et chaussées, le 12 février 1838;

Vu les lettres ou rapports d'ingénieurs des 20 novembre 1839, 19 février et 31 mai 1842;

Vu les certificats du maire de Vico, des 28 février 1840 et 24 avril 1843;

Vu toutes les pièces produites;

Vu l'arrêt du conseil du 7 septembre 1755, la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

Ouï Me Favre, avocat du requérant;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche l'opposition apportée par le sieur Cristinacce à ce que le sieur Maspoli prenne dans la propriété des mineurs Leca les matériaux nécessaires à son entreprise :

Considérant que la propriété des mineurs Leca a été indiquée par le devis du sieur Maspoli, comme devant lui fournir les dits matériaux, et qu'il résulte de l'instruction qu'elle n'était entourée à l'époque des travaux de cet entrepreneur, ni de murs proprement dits, ni d'aucune clôture équivalente; que dès lors le sieur Cristinacce n'est pas fondé dans son opposition;

En ce qui touche le règlement de l'indemnité due aux mineurs Leca par le sieur Maspoli :

Considérant qu'il n'est point établi qu'aucune carrière ait été ouverte dans la propriété précitée avant l'approbation donnée par le directeur général des ponts et chaussées au devis de l'entreprise du sieur Maspoli; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que les mineurs Leca n'avaient pas droit à la valeur des matériaux extraits de leur propriété; mais que le dit conseil n'aurait dû fixer l'indemnité due aux dits mineurs pour dommages causés, que sur le vu du procès-verbal d'une expertise contradictoire faite conformément à la loi du 16 septembre 1807, et qu'il résulte de l'instruction qu'il n'en a pas été dressé;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Corse, en date du 7 janvier 1840, est annulé dans celle de ses dispositions qui fixe à 100 fr. l'indemnité due par le sieur Maspoli aux mineurs Leca, pour dommage causé à leur propriété.

2. Les parties sont renvoyées devant le même conseil de préfecture pour faire procéder à l'expertise contradictoire prescrite par la loi du 16 septembre 1807, et être ensuite par le dit conseil, sur le vu du procès-verbal d'expertise, statué ce qu'il appartiendra relativement au règlement de la dite indemnité.

3. Les conclusions du sieur Cristinacce, au nom qu'il agit, sont rejetées pour le surplus.

(N° 401.)

[9 décembre 1843.]

Extraction de matériaux. — (Sr Regnier c. le Sr Béon). — *Entrepreneur; autorisation alléguée; compétence.* — *Lorsqu'un propriétaire poursuit un entrepreneur à raison de fouilles pratiquées sur sa propriété, la question de savoir si les fouilles ont été exécutées dans les limites du devis et par les ordres de l'administration est de la compétence administrative* (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris par le préfet de l'Aube le 11 septembre 1843, dans une instance engagée devant le tribunal civil de Bar-sur-Seine, entre le sieur Regnier, cultivateur, demeurant à Chaource, au lieu dit les Baillys, et le sieur Béon, entrepreneur de l'entretien de la route départementale n° 6, de Chaource à Troyes, prenant fait et cause pour les sieurs Pidansot, Claude et Étienne Sot, et Jean Goublet, ses ouvriers;

Vu l'exploit, en date du 28 janvier 1843, par lequel le

(*) *Voir* dans les Annales, *Lois et ordonnances*, 2e série, t. III, 1843 p. 333, l'arrêt de la cour de cassation en date du 1er juillet 1843.

sieur Regnier assigne les sieurs Pidansot, Claude et Étienne Sot, Jean Goublet, manouvriers, devant le juge de paix du canton de Chaource :

« Pour être subsidiairement condamnés à payer au de-» mandeur 200 fr. pour réparation du dommage que les » susnommés et gens à leurs ordres lui ont causé, en pra-» tiquant, sans autorisation et malgré les défenses réité-» rées du demandeur, des fouilles pour extraire de la » pierre : 1° d'une pièce de luzerne, appartenant au sieur » Regnier, située finage de Chaource, lieu dit la Creu-» zotte, tenant, d'une part, au chemin, d'autre part, au » sieur Bellet, d'un bout à l'ancien chemin de Troyes, » d'autre bout au chemin de Rumilly; 2° d'une autre » pièce de luzerne exploitée par le demandeur et située » sur le même finage au lieu dit la Fontaine-Saint-Vincent, » tenant d'une part à un blé du requérant, d'autre part à » la veuve Royer de Vongrey, d'un bout à l'ancien chemin » de Troyes, d'autre à Contour ;

» Et subsidiairement, pour voir dire et ordonner, les » susnommés, que les pierres extraites appartiendront au » sieur Regnier; qu'ils seront aussi solidairement con-» damnés à combler les fouilles par eux pratiquées et à » niveler le terrain dans les vingt-quatre heures de la » signification du jugement à intervenir ; qu'ils seront en » outre, sous la même solidarité, condamnés aux dépens ; »

Vu le jugement, en date du 7 juin 1843, par lequel le tribunal civil de Bar-sur-Seine, statuant sur l'appel formé par le sieur Béon contre la sentence du juge de paix du canton de Chaource, du 31 janvier 1843, réforme la dite sentence, se déclare compétent pour connaître du litige et, prononçant par défaut sur le fond, condamne le sieur Béon, 1° à laisser sur place les pierres par lui extraites sur les propriétés du sieur Regnier qui en disposera comme de chose lui appartenant; 2° à niveler les terrains par lui fouillés, dans la hui-

taine de la signification du présent jugement, sinon autorise le sieur Regnier à le faire faire aux frais de Béon, et dont il sera remboursé par ce dernier, au vu des quittances des ouvriers;

Vu le déclinatoire en date du 5 août 1843 par lequel, sur l'opposition formée au jugement susvisé par le sieur Béon, le préfet revendique la connaissance de l'affaire pour l'autorité administrative;

Vu les conclusions prises les 16 et 23 août 1843 par les sieurs Regnier et Béon;

Vu les conclusions de notre procureur près le tribunal de Bar-sur-Seine, à la date du 23 août;

Vu la lettre adressée le 26 août à ce même procureur par l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement;

Vu le jugement du 28 août par lequel le tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu le jugement du 13 septembre, par lequel le même tribunal, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit susvisé, ordonne qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment les lettres écrites par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état les 7 et 19 octobre 1843, et desquelles il résulte que les pièces de l'affaire sont parvenues à la chancellerie les 7 et 15 octobre;

Vu les lois des 16 fructidor an III (2 septembre 1795), du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800) et du 16 septembre 1807;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828, 12 mars 1831, et 19 juin 1840, art. 35;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il était allégué devant le tribunal civil de Bar-sur-Seine: 1° que les terrains fouillés sur la propriété du sieur Regnier par l'entrepreneur Béon se

trouvaient compris sur les indications du devis de son entreprise; 2° que d'ailleurs, les fouilles avaient eu lieu par ordre des agents de l'administration chargés de la surveillance des travaux;

Que dans ces circonstances, la question de savoir si les fouilles ont été exécutées dans les limites du devis et par les ordres de l'administration est, d'après les lois susvisées, de la compétence de l'autorité administrative;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris le 11 septembre 1843 par le préfet de l'Aube est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit du 28 janvier 1843, les actes d'appel des 15 et 17 février 1843, et les deux jugements rendus par le tribunal de Bar-sur-Seine, les 7 juin et 28 août suivants.

(N° 402.)

[9 décembre 1843.]

Travaux publics. — (Sr Pellé). — *Entrepreneur; résiliation de marché; livraison de matériaux; risques. — Lorsqu'un entrepreneur des travaux de construction d'une route a obtenu la résiliation de son marché sous la condition qu'il transporterait sur l'atelier les pierres des carrières, il a droit au prix intégral de la quantité de pierre brute livrée par lui; le déchet résultant du cassage et de l'emploi doit être supporté par l'administration, à moins de stipulation contraire.*

En 18 6 le sieur Pellé s'est rendu adjudicataire de la construction de la route départementale n° 12, de Brissac à Villiers, entre le carrefour de la grande Cosse et le pont d'Aubigné

Le 14 avril 1838, il a demandé la résiliation de son marché, par le motif que les prix de main-d'œuvre avaient subi une augmentation notable et de plus d'un sixième.

Le préfet a fait droit à cette demande et, par arrêté du 21 mai 1838, il a prononcé la résiliation de l'adjudication aux conditions suivantes :

1°. ... 2°..... 3° Que toutes les pierres extraites et qui se trouvaient sur les carrières, seraient transportées sur les points de l'atelier qui auraient été ou seraient désignés par l'ingénieur de l'arrondissement, etc.

Le volume de la pierre brute approvisionnée et amenée à pied d'œuvre par le sieur Pellé, en vertu de cette disposition, a été constaté par deux métrés de conducteurs, dressés le 10 décembre 1838 et le 29 novembre 1839; il en est résulté que le volume de la pierre s'était trouvé réduit par suite du cassage, de 5 118m.c..93 à 4434m.c..58. C'est cette dernière quantité seulement que les ingénieurs ont admise au décompte de l'entrepreneur, et ils en ont réglé le prix de la manière suivante :

Le détail estimatif joint au projet sur lequel l'adjudication a été passée, ne prévoyait pas la fourniture de pierre brute. D'après le sous-détail n° 6, l'entrepreneur devait extraire la pierre, la casser, la transporter des carrières à l'atelier, l'emmétrer et enfin l'employer. Il lui était alloué tant pour la fourniture que pour ces diverses opérations, un prix de 7fr..40 par mètre cube, ainsi composé :

	fr.
Indemnité de carrière.	0.10
Extraction; une journée de carrier à 1fr..50.	1.50
Cassage; $\frac{7}{6}$ de journée de casseur à 1fr..50.	1.75
Charge dans les tombereaux.	0.25
Transport à la distance réduite de 300 mètres.	2.26
Emmétrage.	0.15
Emploi.	0.40
Total.	6.41
$\frac{1}{20}$ pour frais d'outils et faux-frais.	0.32
Deuxième total.	6.73
$\frac{1}{10}$ de bénéfice à l'entrepreneur.	0.67
Soit.	7.40

Les ingénieurs prenant pour base les éléments de ce sous-détail, sont arrivés au prix de 4fr..92, composé ainsi qu'il suit :

	fr.
Indemnité de carrière.	0.10
Extraction; une journée de carrier.	1.50
Charge dans les tombereaux.	0.25
Transport à la distance réduite de 300 mètres.	2.26
Emmétrage.	0.15
Total	4.26
$\frac{1}{20}$ pour frais d'outils et faux-frais.	0.21
Deuxième total.	4.47
$\frac{1}{10}$ de bénéfice.	0.45
Prix du mètre cube.	4.92

L'entrepreneur ne contestait pas ce prix ; mais il prétendait qu'on devait l'appliquer aux 5 118m.c.93, de pierre brute récolés dans le 1er métré, et non pas seulement comme l'avaient fait les ingénieurs, aux 4 434m.c. 58, représentant le produit net de cette quantité de pierre après le cassage.

Sa demande ayant été rejetée par le conseil de préfecture, il l'a portée en appel au conseil d'état et il réclamait en conséquence un supplément d'allocation de 3 362fr..44, pour les 684m.c..35 de pierre qui auraient été omis à tort dans le décompte de ses travaux.

Selon le requérant, l'art. 3 de l'arrêté préfectoral du 21 mai 1838, ne laissait plus peser sur lui, en ce qui touche les pierres extraites et déposées aux carrières, d'autre obligation que de transporter ces pierres sur l'atelier. Il y avait à cet égard dérogation aux conditions premières du marché. Il avait cessé d'être un entrepreneur chargé des travaux d'une route, et il était devenu un entrepreneur chargé de livrer la pierre nécessaire à la confection d'une route. Le cassage, le déchet qui pouvait en résulter ne le regardaient plus, et il avait droit d'exiger la valeur de toute la quantité de pierre brute qu'il avait fournie. Cette quantité avait été bien et dûment constatée, par le métré du 10 décembre 1838. Il y avait eu livraison, et la chose livrée avait cessé dès lors d'être aux risques et périls du fournisseur.

Le ministre a soutenu que l'art. 3, de l'arrêté préfectoral, n'avait pas la portée que lui attribuait l'entrepreneur ; mais qu'il avait eu pour but de ménager au sieur Pellé un moyen d'utiliser des matériaux par lui approvisionnés en vue de son entreprise, et dont il lui eût peut-être été difficile de se défaire ; que la résiliation demandée par celui-ci, lui ayant été accordée par des motifs de bienveillance plutôt que de droit strict, il n'était pas permis de supposer que l'administration eût voulu rendre l'exécution des travaux plus onéreuse pour le département, qu'elle ne l'aurait été aux conditions du marché primitif ; que ce marché au contraire, s'il était résilié pour quelques parties de l'entreprise, subsistait dans toute sa force pour celles dont l'exécution restait confiée à l'entrepreneur ; que d'après les dispositions du sous-détail, n° 6, la pierre fournie par l'entrepreneur ne devait être comptée et payée que comme pierre cassée, le marché n'ayant pas de prix applicable à la pierre brute ; que la valeur du déchet résultant du cassage n'était pas contenue seulement, comme le prétendait l'entrepreneur, dans le prix partiel de 1fr..75 affecté au cassage, mais qu'elle était répartie sur l'ensemble des allocations partielles dont se composait le prix total de 7fr..40 par mètre cube porté au sous-détail n° 6 ; que dès lors l'entrepreneur n'avait à réclamer que la valeur du volume de pierre cassée, produit par le volume de pierre brute qu'il avait livrée, et déduction faite du prix du cassage et de l'emploi exécutés pour le compte de l'administration.

Contrairement à ces observations, la réclamation du sieur Pellé a été accueillie par une ordonnance ainsi conçue :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Jacques

Pellé, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Thouaré, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 6 août 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire, en date du 21 décembre précédent, qui statue sur les réclamations formées par le requérant contre le décompte des travaux par lui exécutés pour la construction de la route départementale n° 12, de Brissac à Villiers; ce faisant, adjuger au requérant les causes de ses demandes formées les 13 juin et 19 novembre 1840, et notamment ordonner que, relativement aux 5 118 mètres cubes de pierres brutes qui se trouvaient dans les carrières, et que le sieur Pellé a transportées sur le chantier, il sera payé à raison de 4fr.92 le mètre;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire ampliatif, enregistré comme dessus le 19 novembre 1841, par lequel le sieur Pellé conclut à ce qu'il nous plaise, annulant l'arrêté du 21 décembre 1840, ordonner que le montant du décompte de ses travaux, arrêté le 1er avril 1840, sera et demeurera fixé à la somme de 64 171fr.43;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 7 janvier 1843, par laquelle notre ministre des travaux publics conclut au rejet du recours;

Vu les devis, détail estimatif et sous-détails de l'entreprise adjugée au sieur Pellé;

Vu les demandes de cet entrepreneur du 14 avril 1838, les rapports d'ingénieurs sur cette demande, des 15 avril et 21 mai même année;

Vu l'arrêté du préfet du 21 mai 1838;

Vu le métré du 15 décembre 1838 et celui du 29 novembre 1839;

Vu le décompte du 1er avril 1840, les réclamations du sieur Pellé, des 13 juin et 19 novembre même année;

Vu les rapports d'ingénieurs des 3 juin 1840, 12 et 17 octobre 1842;

Vu toutes les pièces produites;

Vu le cahier des clauses et conditions générales;

Vu l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Ouï Me Lanvin, avocat du requérant;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la quantité de pierres brutes dont il doit être tenu compte au sieur Pellé :

Considérant qu'il résulte du métré dressé le 15 décembre 1838, que le sieur Pellé a livré à l'administration une quantité de 5 118m.c..93 de pierres brutes; que dès lors, c'est de cette quantité que l'entrepreneur a le droit de réclamer le payement;

En ce qui touche le prix auquel il doit lui être fait compte des dites pierres :

Considérant que le détail estimatif ne renfermant aucun prix spécial pour la fourniture des pierres brutes, il y avait lieu d'en composer un tiré des éléments qui entrent dans les divers prix du marché, et que c'est ainsi que les ingénieurs sont arrivés au prix de 4fr.92, en écartant du sous-détail n° 6 les éléments de prix relatifs au cassage et à l'emploi, ces opérations n'ayant pas été faites par l'entrepreneur; que rien, dans la composition du sous-détail n° 6 n'indique que, comme le prétend notre ministre des travaux publics, les divers éléments extraits du dit sous-détail pour la composition du prix de 4fr.92, aient implicitement renfermé une indemnité pour le déchet lors du cassage; qu'il n'est pas allégué que les pierres fournies par le sieur Pellé, fussent de qualité défectueuse, et que si, par suite du cassage et de l'emploi qui ont été faits des dites pierre, leur volume total a diminué, cette diminution doit demeurer à la charge de l'administration, qui

par l'arrêté préfectoral du 21 mai 1838 a été chargée d'effectuer ces deux opérations à ses risques et périls ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire, en date du 21 décembre 1840, est annulé dans la disposition qui rejette la réclamation du sieur Pellé relative à la quantité de pierres brutes dont il doit lui être tenu compte.

2. Il sera tenu compte au sieur Pellé de la quantité de 5 118m.c..93 de pierres brutes par lui fournies au prix de 4fr..92, sauf la déduction du rabais de son adjudication.

(N° 403.)

[13 décembre 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Piccioni et autres). — *Cassation ; ministère public ; intérêt de la loi. — Le procureur du roi est sans qualité pour se pourvoir en cassation (fût-ce seulement dans l'intérêt de la loi), contre les jugements rendus en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique poursuivie au nom de l'état ; le préfet seul est investi du droit d'agir en cette matière.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour ;

Attendu que, d'après l'art. 2, tit. 8 de la loi des 16-24 août 1790, en matière civile, le procureur du roi n'exerce pas son ministère par voie d'action ;

Que, d'après les art. 13, 20 et 42 de la loi du 3 mai 1841, c'est le préfet qui seul est investi des actions judiciaires appartenant à l'administration dans les matières d'expropriation pour cause d'utilité publique, et qui a seul pour elle qualité à l'effet d'ester en jugement ;

Attendu que, d'après l'art. 57 de la même loi, les significations et notifications mentionnées en la dite loi doivent être faites à la diligence du préfet du département de la situation des biens;

Attendu, dans l'espèce, que le pourvoi a été formé par le ministère public près le tribunal de Calvi, et notifié à la requête du procureur du roi près ce tribunal, le tout dans l'intérêt de la loi et au nom de l'administration des ponts et chaussées;

Qu'il a donc été irrégulièrement formé et notifié;

Rejette, etc.

(N° 404.)

[14 décembre 1843.]

Travaux publics. — (Sr Richard). — *Entrepreneur. — Double degré de juridiction. — Malfaçons; déduction de prix. — Décomptes; métrages; réclamations; fin de non-recevoir. — Changements au devis; ordre écrit. — On ne peut présenter en appel une demande qui n'a pas été soumise au premier degré de juridiction. — Lorsqu'un entrepreneur, chargé d'exécuter des revêtements en gazons, pose les gazons à plat et de champ au lieu de les placer en liaison à queue ou par assises, conformément aux prescriptions du devis, il y a lieu de réduire le prix alloué par le devis pour ce genre de travail. — Rejet de réclamations formées contre un décompte et des métrages que l'entrepreneur avait acceptés sans réserve par lui-même ou par son délégué. — L'entrepreneur ne peut réclamer le prix d'approvisionnements de matériaux non portés au devis qu'autant qu'il justifie d'un ordre écrit donné par les ingé-*

nieurs qui lui ait prescrit de faire ces approvisionnements.

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées par le sieur François Richard père, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Seyssel; les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, les 27 mai 1839 et 9 juin 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de l'Ain, en date du 27 décembre 1838, qui fixe à 109 430fr.99, le décompte définitif des ouvrages par lui exécutés pour l'amélioration de la navigation de la Saône à Saint-Laurent; ce faisant, allouer à l'exposant une indemnité pour le tort que lui a causé la mise en régie de son entreprise, et ordonner qu'il lui sera payé une somme de 14 277fr.02, avec les intérêts de droit pour travaux et ouvrages non portés dans ce décompte définitif;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics concluant au rejet des requêtes ci-dessus visées, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 10 février 1841;

Vu le mémoire en réplique à nous présenté par le sieur Richard qui persiste dans ses conclusions, le dit mémoire enregistré comme dessus le 30 janvier 1843;

Vu l'arrêté de mise en régie, en date du 25 octobre 1837; ensemble le rapport d'ingénieur qui l'a précédé;

Vu le décompte général des travaux dressé le 6 novembre 1836 et accepté par le sieur Richard;

Vu la lettre en date du 18 septembre 1837, par laquelle le sieur Richard fait connaître au conducteur des travaux de la navigation que le sieur Follat est chargé de le représenter partout où besoin sera;

Vu le procès-verbal de vérification sur place, des

enrochements de fondation, le dit procès-verbal dressé par l'ingénieur en chef, les 11 et 14 octobre 1837, et accepté par le sieur Follat, comme délégué du sieur Richard, le 18 octobre même année ;

Vu les rapports des ingénieurs, en date des 5 décembre 1836, 16 août 1837, 30 septembre et 4 octobre 1838 ;

Vu un extrait du devis des travaux dont il s'agit et des sous-détails estimatifs concernant les gazonnements ;

Vu le cahier des charges, clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux publics ;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier, et notamment un extrait du registre de la correspondance de l'ingénieur en chef chargé de la direction des travaux ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Ouï Me Mandaroux-Vertamy, avocat du requérant ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Sur les conclusions relatives à la demande en indemnité pour réparation de préjudice causé par la mise en régie :

Considérant que cette demande n'a pas été soumise au conseil de préfecture et qu'elle ne peut nous être présentée directement ;

Sur les chefs relatifs : 1° à une somme de 50 fr. pour des bornes placées aux abords du pont de Mâcon, et 2° à une somme de 3 231 fr. pour travaux de remblais et autres, exécutés antérieurement au 6 novembre 1836 :

Considérant que le sieur Richard a accepté purement et simplement sans aucune réserve le décompte général dressé le 6 novembre 1836, et comprenant tous les travaux exécutés jusqu'à ce jour sous les ordres des ingénieurs attachés au département de l'Ain ;

Sur le chef relatif à une somme de 219 fr. pour les gazonnements qui n'auraient pas été rétribués conformément au devis :

Considérant qu'aux termes de l'art 81 du devis, les

revêtement en gazons devaient être faits l'herbe en dessous, par assises, en liaison et à queue;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Richard ne s'est pas conformé à cette prescription du devis; qu'il a posé les gazons à plat et de champ; que cette nature de gazonnement exige par mètre superficiel un nombre moins considérable de gazons (1); que dès lors c'est avec raison que le prix alloué par le devis a été réduit par le conseil de préfecture à 1$^{fr.}$.01 par mètre;

Sur le grief relatif à une somme de 963 fr. pour l'exhaussement du port de Saint-Laurent qui aurait entraîné la démolition de pavés et dont il n'aurait pas été tenu compte dans le décompte définitif:

Considérant qu'il est établi par l'instruction que les pierres et le pavage des gradins du port n'étaient pas exécutés conformément aux conditions du devis et du plan, et qu'ils devaient être démolis et reconstruits aux frais du sieur Richard; que c'est en raison de cette circonstance qu'il n'a été alloué à cet entrepreneur qu'une somme de 348$^{fr.}$.52 pour le couvrir de l'augmentation de dépenses résultant de l'exhaussement du port;

Considérant que cette somme est suffisante;

Sur le chef relatif à une somme de 9 446 fr. pour fourniture de 1 084 mètres d'enrochements non portés dans le décompte définitif:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les inscriptions portées sur le carnet du conducteur, conformément aux art. 93 et 101 du devis, ne pouvaient être admises pour constater les enrochements exécutés par le sieur Richard (2); que dès lors il y avait lieu de procéder par

(1) Le quart ou le tiers seulement de la quantité de gazons, qui devaient être employés dans les prévisions du devis. (Rapport du ministre.)

(2) L'ingénieur en chef ayant reconnu que le conducteur s'entendait avec le sieur Richard, avait refusé d'admettre les carnets signés par cet

des métrages directs à la vérification des dits enrochements ;

Considérant que, lors de cette vérification, faite le 11 octobre 1837, le sieur Richard a été représenté par le sieur Follat, son délégué, et auquel il avait donné pouvoir pour le représenter partout où besoin serait, par la lettre ci-dessus visée du 18 septembre 1837 ;

Considérant que le procès-verbal de cette vérification, constatant les résultats des métrés effectués, a été accepté sans aucune réserve par le sieur Follat, stipulant comme délégué du sieur Richard ; que dès lors celui-ci n'est plus recevable à attaquer ni le mode de vérification ni les résultats obtenus ;

Sur le sixième chef, relatif à une somme de 377 fr. pour 102 mètres de pierres cassées qui auraient été approvisionnés pour les travaux dont il s'agit et qui auraient été employés aux travaux d'une autre entreprise (3) :

Considérant que le sieur Richard ne justifie d'aucun ordre écrit donné par les ingénieurs pour faire l'approvisionnement de pierres cassées, et qu'il résulte de l'instruction que ces pierres n'ont pas été employées dans les travaux dits de Saint-Laurent ;

Art. 1er. La requête du sieur Richard est rejetée.

---

agent, et fait procéder le 11 octobre 1837, en présence du sieur Follat, délégué du sieur Richard, à une vérification des enrochements. Le sieur Follat avait accepté les résultats de cette vérification après avoir refait tous les calculs des nombreux profils, dont l'ingénieur en chef avait presque toujours laissé l'emplacement à son choix.

(3) Il s'agissait de la chaussée d'une digue, pour laquelle la pierre cassée ne figurait, ni dans le projet, ni dans le décompte des travaux. Le ministre a fait observer, que cette chaussée avait été faite en graviers provenant des dragages, et que l'on ne voyait figurer de pierre cassée que dans le décompte d'une autre entreprise également adjugée au sieur Richard, celle des ouvrages de Mâcon, dont la liquidation avait été arrêtée par le conseil de préfecture, sans réclamation de la part de cet entrepreneur.

(N° 405.)

[18 décembre 1843.]

Établissement d'un pont suspendu sur l'Allier, en remplacement du bac de Crevant (Puy-de-Dôme), *route départementale* n° 6, *de Courpière à Saint-Pardoux.*

1° ORDONNANCE DU ROI ET TARIF (7 octobre 1843).

Art. 1er. Il sera procédé, par voie de publicité et de concurrence, à l'adjudication des travaux d'établissement d'un pont suspendu sur l'Allier, près de Crevant (Puy-du-Dôme), conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente ordonnance.

L'adjudication sera passée au rabais d'un péage dont la perception aura lieu au profit de l'adjudicataire, d'après le tarif ci-après fixé.

Le maximum de la durée de la concession sera déterminé par l'administration dans un billet cacheté qui ne sera ouvert qu'après le dépôt des soumissions.

L'adjudicataire recevra en outre, à titre de subvention, les sommes ci-après, savoir :

40 000 fr. sur les fonds du trésor;

40 000 fr. sur le budget du département du Puy-de-Dôme.

Ces sommes seront payables aux époques fixées par l'art. 8 du cahier des charges.

L'administration est autorisée à supprimer les passages à gué dans le lit de l'Allier, à une distance de 1 500 mètres, tant en amont qu'en aval de l'emplacement du pont.

2. Le tarif des droits de péage est fixé ainsi qu'il suit :

	fr.	c.
Une personne chargée ou non chargée.	»	05
Cheval ou mulet avec son cavalier, valise comprise.	»	15

	fr.	c.
Cheval ou mulet chargé	»	10
Id. non chargé	»	05
Ane ou ânesse chargé	»	05
Id. non chargé	»	025
Cheval, mulet, bœuf, employé au labour ou allant au pâturage	»	05
Ane ou ânesse, employé au labour ou allant au pâturage	»	025
Bœuf ou vache, non employé au labour ou appartenant à des marchands	»	10
Veau ou porc	»	05
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons	»	025
Lorsque ces bestiaux seront au-dessus de cinquante, il ne sera payé, lorsqu'ils iront au pâturage, que	»	01$\frac{1}{4}$
Les conducteurs de chevaux, mulets, bœufs, etc.	»	05
Litières ou voitures à 2 roues, à un cheval, conducteur compris	»	35
Id. à 2 chevaux, *idem*	»	70
Id. à 3 chevaux, *idem*	»	80
Id. à 4 chevaux, *idem*	1	25
Voiture de poste à 2 ou 4 roues, à 2 chevaux, postillon compris, et le retour au pied levé	1	50
Id. à 3 chevaux, *idem*	2	»
Id. à 4 chevaux, *idem*	2	20
Id. à 5 chevaux, *idem*	2	50

Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.

	fr.	c.
Charrette chargée, à un cheval, mulet ou deux bœufs, conducteur compris	»	25
Id. à 2 chevaux, 2 mulets ou 4 bœufs, conducteur compris	»	30
Id. à 3 chevaux, 3 mulets ou 6 bœufs, conducteur compris	»	50
Charrette vide, à un cheval, conducteur compris	»	15
Charrette chargée, mais servant au transport des engrais ou récoltes, à un cheval ou deux bœufs, conducteur compris	»	15
La même, vide, conducteur compris	»	10
La même, vide ou chargée, attelée d'un âne, conducteur compris	»	10
Char ou chariot à 4 roues, à un cheval et le conducteur	»	50
Id. à 2 chevaux, *idem*	»	80
Id. à 3 chevaux, *idem*	1	»
Id. à 4 chevaux, *idem*	1	25

Il sera payé, par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages, comme pour un cheval ou mulet non chargé; et, par âne, le droit dû pour un âne non chargé.

Suivent les exemptions d'usage.

3. L'adjudication sera soumise à l'approbation de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics.

2° CAHIER DES CHARGES.

Clauses ordinaires et communes aux ponts suspendus :

Voir *le cahier des charges du pont de Pascau, Lois et ordonnances*, 2ᵉ série, t. I, 1841 (n° 68, page 327).

Variantes et clauses locales.

Extrait de l'art. 1ᵉʳ. Durée des travaux. . . . . deux ans.

Largeur du débouché entre les deux culées, déduction faite de l'épaisseur des piles. 200ᵐ.00

Sur cette distance il ne sera pas établi plus de trois travées.

Largeur du passage entre les faces intérieures des garde-corps = 4ᵐ.40 ; savoir : { Voie charretière. . . 2ᵐ.20 ; Deux trottoirs. . . . 2ᵐ.20 }

Suite de l'art. 1ᵉʳ. Le pont sera établi dans l'emplacement indiqué par une ligne rouge pleine sur le plan joint au cahier des charges.

L'axe du pont se réunira aux alignements indiqués sur le plan, prolongés sur la rive droite jusqu'en A, et sur la rive gauche jusqu'en B à la jonction de la route départementale n° 6 de Courpière à Saint-Pardoux.

La culée de la rive gauche sera établie à 61ᵐ.50 du piquet placé sur a berge de la même rive.

L'adjudicataire sera tenu d'exécuter à ses frais, suivant les directions indiquées sur le plan ci-joint par des lignes rouges, les levées nécessaires pour raccorder le pont avec la route départementale n° 6 ; à cet effet il établira la levée de la rive gauche de manière à avoir une rampe de 0ᵐ.0165 par mètre sur 349ᵐ·ᶜ·.10 de longueur entre le point de départ A et le commencement du tablier. La levée de la rive droite partant de l'extrémité du tablier se prolongera suivant une rampe de 0ᵐ.00456 par mètre sur 504ᵐ.15 de longueur ; le tout conformément au profil en longueur ci-joint.

La longueur en couronne des levées à construire tant sur la rive droite que sur la rive gauche, sera de 10ᵐ.00 y compris l'emplacement de deux banquettes. Les 853ᵐ.25 de route neuve à faire sur les levées, contiendront une chaussée d'empierrement de 5ᵐ.60 de largeur et 0ᵐ.20 d'épaisseur, formée en pierres cassées, ou gravier, dont les plus gros fragments devront passer en tous sens dans un anneau de 0ᵐ.06 de diamètre.

Le concessionnaire établira pareillement à ses frais, pour le service du halage, contre la culée de la rive gauche et au niveau des plus hautes eaux de la navigation, un marchepied de 4ᵐ.00 de largeur avec les rampes pour y arriver, tant en amont qu'en aval du pont. Ces rampes ne pourront excéder 0ᵐ.05 par mètre courant.

Articles 2, 3, 4, 5, 6, *et* 7, *conformes aux articles* 2, 3, 4, 5, 6 *et* 7 *du pont de Pascau.*

Art. 8, *conforme à l'art.* 8 *du pont de Pascau, sauf les variantes suivantes :*

L'adjudicataire recevra, à titre de subvention, les sommes suivantes :

40 000 fr. sur les fonds du trésor ;

40 000 sur les fonds du département.

La subvention de l'état et celle du département seront payables en trois termes, savoir : le premier. lorsque le tiers des travaux sera exécuté ; le second lorsque les deux tiers seront achevés ; enfin le troisième, après la réception définitive de tous les ouvrages de la concession. Des certificats de l'ingénieur en chef constateront chacune des périodes fixées pour le solde des deux premiers à-compte.

Articles 9, 10 *et* 11, *conformes aux articles* 9, 10 *et* 11 *du pont de Pascau.*

12. Aussitôt que le passage du pont sera livré au public, l'administration s'engage à supprimer le bac de Crevant et à défendre, pendant toute la durée de la concession, l'établissement de tout bac public sur une étendue de 1 500 mètres en amont et en aval de l'emplacement du pont.

Le concessionnaire aura, en outre, la faculté de couper, par tous les moyens en son pouvoir, le passage de la rivière à gué dans les mêmes limites ; mais dans aucun cas, il ne sera admis à se prévaloir des passages qui pourraient avoir lieu à gué malgré toutes les mesures qu'il est autorisé à prendre, pour réclamer une indemnité.

Art. 13, *conforme à l'art.* 12 *du pont de Pascau.*

14. Le concessionnaire éventuel sera tenu de rembourser pour frais d'études antérieures à l'adjudication, une somme de 4 000 fr. qui sera répartie par le préfet du département du Puy-de-Dôme, entre qui de droit.

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée le 5 décembre 1843, par le préfet du Puy-de-Dôme, au sieur Escarraguel (Jacques), moyennant la concession des droits à percevoir sur le pont pendant 33 ans et une subvention de 80 000 fr.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre, le 18 décembre 1843.

(N° 406.)

[21 décembre 1843.]

Travaux publics. — Indemnités. — (Sr Roussey c. le Sr Reymond). *— Dommages ; suppression de travaux ; compétence. — L'autorité administrative est seule compétente : 1° pour apprécier et faire réparer les dommages provenant du fait des entrepreneurs de travaux*

publics et qui sont la suite nécessaire de l'exécution de leurs travaux, tels que ceux résultant du dépôt de déblais sur une propriété riveraine d'une route ainsi que du détournement d'un cours d'eau; 2° pour connaître d'une demande tendant soit à la suppression de travaux exécutés par ses ordres, soit à l'exécution d'ouvrages d'art pour la réparation du préjudice causé à cette propriété. — Il appartient à l'autorité judiciaire de prononcer sur les dommages-intérêts réclamés pour inexécution des lois sur l'expropriation et sur le rétablissement des limites d'un terrain qu'un entrepreneur aurait usurpé.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris par le préfet du Jura le 12 septembre 1843 dans une instance engagée devant le tribunal civil de l'arrondissement d'Arbois, entre le sieur Roussey, demeurant à Blegny, banlieue de Salins, et le sieur Reymond, entrepreneur des travaux de rectification des rampes du Mont-Cernans, sur la route royale n° 72, de Dijon à Pontarlier;

Vu l'exploit du 9 octobre 1840, par lequel le sieur Roussey fait citer le sieur Reymond à comparaître devant le juge de paix du canton de Salins pour procéder sur ce que le demandeur expose :

« Qu'il est propriétaire et en possession annale, avant le trouble dont il sera parlé ci-après, d'une vigne située au territoire de Salins, lieu dit à la Côte-au-Soleil; que depuis quelques jours, le défendeur qui fait exécuter des travaux de terrassement au joignant de la dite vigne, a opéré sur celle-ci des anticipations considérables, a refoulé une grande quantité de terres et de matériaux sur une partie de celle-ci dont il a couvert et détruit tous les pieds de vigne, et continue toujours à envahir ainsi la propriété du demandeur dans laquelle aussi il a fait entrer l'eau du ruis-

seau qui se trouvait sur un terrain en nature de pré, antérieurement exproprié ;

» Que de tout ceci, il résulte pour le demandeur un préjudice grave en même temps qu'un trouble à sa possession, ce pourquoi il se pourvoit en justice et conclut à ce qu'il plaise au juge de paix condamner le défendeur, par jugement en premier ressort, exécutoire par provision, nonobstant opposition ou appel et sans fournir caution :

» A rendre et restituer au demandeur la partie du terrain de sa vigne, dite à la Côte-au-Soleil, qu'il a mal à propos anticipée, et rendre cette partie dans les mêmes état, limites et confins qu'elle était lors et avant le trouble, en dirigeant aussi, ailleurs que dans la dite vigne, le ruisseau qui coulait ci-devant dans la partie du pré exproprié ;

» Et ce dans les vingt-quatre heures de la signification du jugement à intervenir, passé lequel délai le demandeur sera autorisé à reprendre la possession du dit terrain et à y rétablir le tout aux frais du défendeur ;

» Condamner celui-ci à 1 000 fr. de dommages-intérêts pour les préjudices par lui causés au demandeur, ainsi qu'à tous les dépens de l'instance ; »

Vu les jugements rendus par le juge de paix du canton de Salins, les 26 octobre 1840, 2 novembre 1840, 1er mars 1841, 3 mai 1841, 24 mai 1841, 28 juin 1841, 5 juillet 1841, et celui du 12 juillet 1841 qui maintient le sieur Roussey dans la possession de la vigne contentieuse, telle qu'elle existait avant le trouble, et condamne le sieur Reymond, en réparation de ce trouble : 1° à faire exécuter, dans le délai d'un mois, des travaux indiqués dans un rapport d'expert pour garantir des ravages du ruisseau la vigne du sieur Roussey ; 2° à 300 fr. de dommages-intérêts, tant pour usurpation de terrain que pour dommages causés par ses entreprises ; 3° aux dépens de l'instance ;

Vu le déclinatoire proposé par le préfet du Jura sur

l'appel du jugement précité formé par le sieur Roussey, devant le tribunal civil d'Arbois, le dit déclinatoire sous la date du 25 juillet 1843, revendiquant pour l'autorité administrative la connaissance des difficultés relatives : 1° à l'exécution des travaux d'art aux frais du sieur Reymond ; 2° au payement de dommages résultant de l'exécution des travaux, toutes autres questions de propriété et de possession restant réservées à l'autorité judiciaire ;

Vu les conclusions prises le 30 août 1843 par notre procureur près le tribunal de l'arrondissement d'Arbois ;

Vu le jugement du 31 août par lequel le dit tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet du Jura ;

Vu le jugement du 18 septembre, par lequel le même tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire ;

Vu les observations déposées à la date du 5 octobre, au nom du sieur Roussey, à l'occasion de l'arrêté de conflit ;

Vu les autres pièces jointes au dossier et notamment les lettres écrites par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état les 12 et 26 octobre dernier, et desquelles il résulte que le dossier de l'affaire est parvenu à la chancellerie les 12 et 25 octobre ;

Vu les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807, 8 mars 1810, 7 juillet 1833, et 3 mai 1841 ;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828, 12 mars 1831 et 19 juin 1840, art. 35 ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que l'instance engagée par le sieur Roussey contre le sieur Reymond a pour objet d'obtenir :

(1°) Le rétablissement dans ses état, limites et confins d'une partie de vignes dans la possession de laquelle le sieur Reymond a troublé le sieur Roussey, en y éta-

blissant le nouveau tracé de la route n° 72, de Dijon à Pontarlier, et le cours d'un ruisseau détourné de son ancien lit;

(2°) Des dommages-intérêts pour l'occupation de ce terrain avant l'accomplissement des formalités prescrites par les lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

(3°) La réparation des dégradations commises sur le surplus de la propriété du sieur Roussey, et les dommages qui résulteraient pour cette propriété du nouveau cours donné au ruisseau;

Considérant que le préfet du Jura a seulement revendiqué pour l'autorité administrative la connaissance des difficultés relatives:

A la suppression des travaux exécutés pour la rectification de la route;

A l'exécution des ouvrages d'art et aux dommages-intérêts réclamés pour la réparation du préjudice causé aux terres riveraines de la route par suite de l'exécution des travaux;

Considérant que les travaux de rectification de la route royale n° 72 ont été exécutés en vertu des ordres de l'administration, et qu'aux termes des lois susvisées, qui ont établi la séparation des deux autorités administrative et judiciaire, il ne peut appartenir aux tribunaux civils de connaître de la suppression des travaux;

Considérant que si l'autorité judiciaire est compétente pour prononcer sur les dommages-intérêts réclamés pour inexécution des lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité administrative seule est, aux termes des lois précitées des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, compétente pour apprécier et faire réparer les dommages provenant du fait des entrepreneurs de travaux publics et qui sont la suite nécessaire de l'exécution de leurs travaux;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris le 12 septembre 1843 par le préfet du Jura est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus :

L'exploit introductif d'instance du 9 octobre 1840 ;

Les jugements rendus par le juge de paix du canton de Salins les 26 octobre 1840, 2 novembre 1840, 1er mars 1841, 3 mai 1841, 24 mai 1841, 28 juin 1841 et 12 juillet 1841 ;

Le jugement rendu par le tribunal civil d'Arbois, le 31 août 1843.

(N° 407.)

[1er février 1844.]

Composition du conseil général des ponts et chaussées, du 1er février 1844 au 1er février 1845.

Arrêtés du ministre des travaux publics des 26 janvier et 1er février 1844.

MM. de Baudre, d'Astier de la Vigerie, Minard, Brière de Mondétour, Brémontier, Goury, Garella et Hurel, inspecteurs divisionnaires, et Robinot et Avril, inspecteurs divisionnaires adjoints, sont désignés pour faire partie du conseil général des ponts et chaussées, depuis le 1er février 1844 jusqu'au 1er août suivant.

MM. Mesnager, Vallée, Defontaine, Bonnetat, Poirée, Vigoureux, de Silguy et Mallet, inspecteurs divisionnaires, et Lemasson et Viollet, inspecteurs divisionnaires adjoints, siégeront dans le conseil général, depuis le 1er août 1844 jusqu'au 1er février 1845.

En l'absence du ministre et du sous-secrétaire d'état, le conseil sera présidé, du 1er février 1844 jusqu'au 1er février 1845, par M. Cavenne, inspecteur général.

Les sections du conseil général seront composées comme il suit depuis le 1er février 1844 jusqu'au 1er février 1845.

Section des routes. MM. Devilliers du Terrage, inspecteur général, vice-président, Favier, inspecteur général, de Baudre, d'Astier de la Vigerie, Vallée, Goury, Garella, de Silguy, Hurel et Mallet, inspecteurs divisionnaires.

Section de la navigation. MM. Fèvre, inspecteur général, vice-président, Cavenne, inspecteur général, Mesnager, Minard, Brière de Mondétour, Defontaine, Brémontier, Bonnetat, Poirée et Vigoureux, inspecteurs divisionnaires.

Section des chemins de fer. MM. Kermaingant, inspecteur général, vice-président, Vauvilliers, inspecteur général, Lemasson, Frissard, Robinot, Viollet et Avril, inspecteurs divisionnaires adjoints.

(N° 408.)

PERSONNEL.

Promotions. — Décisions diverses. — Retraites. — Décès.

1° NOMINATIONS DANS L'ORDRE ROYAL DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Ordonnance du roi du 29 janvier 1844.

M. Garella, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées est élevé au grade d'officier dans l'ordre royal de la Légion d'Honneur.

Ordonnance du roi du même jour.

Sont nommés chevaliers dans l'ordre royal de la Légion d'Honneur :

MM.
Jouvin, ingénieur en chef du département de l'Aude ;
Lerouge, ingénieur en chef du département de la Meuse ;

MM.
Bourrousse de Laffore jeune, ingénieur en chef, chargé du service de la navigation du Lot (2e section);
Boucaumont (Marie-Christophe), ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service du département du Cher;
Lepord, ingénieur ordinaire de première classe, attaché à la navigation de la Vilaine;
Couturier, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au canal latéral à la Garonne (2e section).

2° PROMOTIONS DANS LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Ordonnance du roi du 28 janvier 1844.

M. Mallet, inspecteur divisionnaire adjoint des ponts et chaussées, est élevé au grade d'inspecteur divisionnaire, en remplacement de M. Derrien, décédé.

Ordonnance du roi du même jour.

MM. Trotté de la Roche et Reibell, ingénieurs en chef de première classe, chargés de la direction des travaux hydrauliques des ports militaires de Brest et de Cherbourg, sont nommés inspecteurs divisionnaires adjoints des ponts et chaussées.

Ordonnance du roi du même jour.

MM. Viollet, ingénieur en chef directeur du pavé de Paris, et Avril, ingénieur en chef de première classe, secrétaire du conseil général des ponts et chaussées, sont nommés inspecteurs divisionnaires adjoints.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

31 *janvier* 1844. — M. Mesnager, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, actuellement chargé du 11e arrondissement d'inspection, sera chargé du 1er arrondissement en remplacement de M. Favier, nommé inspecteur général.

M. de Silguy, inspecteur divisionnaire, actuellement

chargé du 16e arrondissement d'inspection, remplacera M. Mesnager, dans le 11e arrondissement.

M. Mallet, inspecteur divisionnaire, remplacera M. de Silguy dans le 16e arrondissement.

M. Goury, inspecteur divisionnaire, actuellement chargé du 9e arrondissement, sera chargé du 14e arrondissement, en remplacement de M. Derrien, décédé.

M. Hurel, inspecteur divisionnaire, sera chargé du 9e arrondissement, en remplacement de M. Goury.

31 *janvier* 1844. — M. Frissard, inspecteur divisionnaire adjoint des ponts et chaussées, actuellement chargé du 4e arrondissement d'inspection des chemins de fer, sera chargé du 1er arrondissement, en remplacement de M. Hurel, nommé inspecteur divisionnaire.

M. Viollet, inspecteur divisionnaire adjoint, remplacera M. Frissard dans l'inspection du 4e arrondissement.

M. Avril, inspecteur divisionnaire adjoint, remplacera, dans l'inspection du 5e arrondissement, M. Mallet, nommé inspecteur divisionnaire.

Idem. — M. Drappier, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement chargé du service du département du Pas-de-Calais, remplacera, dans la direction du service du pavé de Paris, M. Viollet, appelé à d'autres fonctions. M. Drappier prendra le titre d'ingénieur en chef directeur.

Idem. — M. Lonjon, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Port-Vendres (Pyrénées-Orientales), sera attaché au service du port de Cette (Hérault). M. Tardy, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service du port de Cette, sera chargé de l'arrondissement de Port-Vendres.

Idem. — Il sera créé dans le département de Lot-et-

Garonne un 4ᵉ arrondissement d'ingénieur ordinaire, dont le chef-lieu sera Villeneuve-d'Agen.

Cet arrondissement sera confié à M. de Liebhaber, aspirant ingénieur, actuellement en réserve.

31 *janvier* 1844. — M. Hérard, aspirant ingénieur, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Guingamp (Côtes du-Nord), est mis à la disposition du ministre de la marine pour être attaché au service du port militaire de Cherbourg.

M. Bassompierre-Sewrin, aspirant ingénieur, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Nogent-sur-Seine (Aube), sera chargé de l'arrondissement de Guingamp, en remplacement de M. Hérard.

M. Doré, ingénieur ordinaire, actuellement chargé d'un service d'arrondissement dans le département d'Ille-et-Vilaine, sera chargé de l'arrondissement de Nogent-sur-Seine, en remplacement de M. Bassompierre-Sewrin.

M. Éon-Duval, ingénieur ordinaire, actuellement employé dans le département de la Nièvre (service ordinaire et canal du Nivernais), sera attaché au service du département d'Ille-et-Vilaine, en remplacement de M. Doré.

M. Cambuzat, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service du canal latéral à la Garonne (2ᵉ section), passera dans le département de la Nièvre, en remplacement de M. Éon-Duval.

M. Bellegarde, ingénieur ordinaire, actuellement chargé de l'arrondissement d'Agen, sera attaché au service du canal latéral à la Garonne (2ᵉ section), à la résidence de la Réole, en remplacement de M. Cambuzat.

Idem. — M. Cavalier, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Seine, sera attaché, en qualité de secrétaire de section, au

conseil général des ponts et chaussées (section de la navigation), en remplacement de M. Tarbé de Vauxclairs, appelé à d'autres fonctions.

31 *janvier* 1844. — M. Demaubué, ingénieur en chef, actuellement chargé du service du département du Morbihan, sera chargé du service du département de la Mayenne.

M. Magdelaine, ingénieur en chef, actuellement chargé du service du département de la Mayenne, sera chargé du service du département du Morbihan.

12 *février* 1844. — M. Barthe, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service du port militaire de Brest, sera attaché au service du canal du Centre, en remplacement de M. Berthot, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Delaserre, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, sera attaché au service ordinaire du département de la Seine, en remplacement de M. Cavalier, appelé à d'autres fonctions.

16 *février* 1844. — M. Dreppe, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Pontivy (Morbihan), sera placé dans la réserve avec la moitié de son traitement.

29 *février* 1844. — M. Rabourdin, ingénieur en chef, actuellement en disponibilité, sera chargé du département de la Creuse, en remplacement de M. Aunier, qui est admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Baumal, ingénieur en chef, actuellement chargé du service du département de l'Aisne, sera chargé du département du Pas-de-Calais, en remplacement de M. Drappier, appelé à d'autres fonctions.

M. Tarbé de Vauxclairs, ingénieur en chef, actuellement attaché au conseil général des ponts et chaussées, en qualité de secrétaire de section, remplacera M. Baumal, dans le service du département de l'Aisne.

4° RETRAITES.

	Date de l'ordonnance.
M. Crozet, inspecteur divisionnaire adjoint.	16 janvier 1844.

5° DÉCÈS.

Ingénieur décédé.	*Date du décès.*
M. Derrien, inspecteur divisionnaire, décédé. . .	le 20 janvier 1844.

(N° 409.)

[23 avril 1843.]

Travaux publics. — Plus-value. — Avis du conseil d'état sur la question de savoir si les art. 30 *et* 31 *de la loi du* 16 *septembre* 1807, *relatifs aux plus-values qui peuvent être réclamées des particuliers par l'état, les départements ou les communes, pour l'ouverture de voies nouvelles de communication et pour l'exécution d'autres travaux publics, sont encore en vigueur, ou s'ils ont été implicitement abrogés par les lois nouvelles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique.*

Les art. 30 et 31 de la loi du 16 septembre 1807 sont ainsi conçus :

« Art. 30. Lorsque par suite de travaux déjà énoncés dans la présente loi, lorsque par suite de l'ouverture de nouvelles rues, par la formation de nouvelles places, par la construction de quais, ou par tous autres travaux publics généraux, départementaux ou communaux, ordonnés ou approuvés par le gouvernement, des propriétés privées auront acquis une notable augmentation de valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité, qui pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront acquis : le tout sera réglé par estimation dans les formes déjà établies par la présente loi, jugé et homologué par la commission qui aura été nommée à cet effet.

« Art. 31. Les indemnités pour payement de plus-value seront acquittées, au choix des débiteurs, en argent ou en rentes constituées à 4 p. 100 net, ou en délaissement

d'une partie de la propriété, si elle est divisible; ils pourront aussi délaisser en entier les fonds, terrains ou bâtiments dont la plus-value donne lieu à l'indemnité, et ce, sur l'estimation réglée d'après la valeur qu'avait l'objet avant l'exécution des travaux desquels la plus-value aura résulté. »

Quelques administrateurs avaient pensé que ces articles se trouvaient aujourd'hui abrogés par les lois de 1833 et 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique

Pour faire cesser les doutes à cet égard, M. le ministre de l'intérieur a cru devoir consulter le conseil d'état, qui a émis, le 23 avril 1843, un avis dans les termes suivants :

Le conseil d'état qui, sur le renvoi ordonné par M. le ministre de l'intérieur, a pris connaissance d'un rapport sur les questions suivantes :

1° L'art. 30 de la loi du 16 septembre 1807 doit-il continuer à être appliqué ?

2° Y a-t-il lieu à exiger le payement de l'indemnité telle que la commission spéciale l'aura fixée, en argent ou en rentes constituées à 4 p. 100, ou en délaissement d'une partie du fonds, comme l'indique l'art. 31 de la loi du 16 septembre 1807 ?

3° Dans quelles formes devra-t-on procéder en cas de résistance de la part des propriétaires ? La commune pourrait-elle, dans ce cas, user du droit de préemption comme en matière de desséchement de marais, et poursuivre l'expropriation, sauf à tenir compte au propriétaire de la valeur de son immeuble avant l'exécution des travaux ? Ou bien devra-t-elle se borner à agir envers celui-ci comme à l'égard d'un débiteur ordinaire ?

Sur la première question :

Vu la loi du 16 septembre 1807; les lois des 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841; les ordonnances royales des 3 novembre 1827, 3 juin 1829, 23 janvier 1833, relatives à la ville de Lyon, celles du 2 décembre

1836, relative à la ville de Grenoble, des 1er septembre 1836 et 25 juin 1839, relatives à la ville d'Orange;

Considérant qu'aucun acte législatif postérieur à la loi du 16 septembre 1807 n'a abrogé ni même modifié les dispositions portées dans l'art. 30 de la dite loi;

Qu'il a été, au contraire, formellement reconnu, dans les discussions qui ont eu lieu dans les chambres à l'occasion des lois des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841, que les dispositions de la loi du 16 septembre 1807, relatives à l'indemnité ou plus-value, avaient toujours force et vigueur;

Qu'application en a été faite encore dernièrement aux villes de Lyon, Grenoble et Orange, ainsi qu'il résulte des ordonnances royales susvisées, et que l'exécution en a été régulièrement et complétement suivie;

Qu'ainsi, on ne peut admettre que l'art. 30 de la loi du 16 septembre 1807 ait été abrogé ou modifié, ou qu'il soit tombé en désuétude, ou enfin qu'il soit d'une exécution impossible;

Est d'avis que l'art. 30 de la loi du 16 septembre 1807 doit continuer à être appliqué;

Sur la deuxième question :

Vu l'art. 31 de la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que cet article a réglé les divers modes de libération que le débiteur de la plus-value pourrait employer pour acquitter l'indemnité qui serait exigée de lui;

Que le mode de libération a été laissé à son choix;

Que dès lors remettre à la commission spéciale la fixation d'un mode de payement de l'indemnité, ce serait, d'une part, lui donner des attributions qu'elle ne peut avoir, puisque ses fonctions doivent se borner à fixer la quotité de l'indemnité, et que, de l'autre, ce serait déroger aux principes posés dans l'art. 31 susvisé, en enle-

vant aux propriétaires la faculté d'opter, qui peut leur être avantageuse ;

Qu'en cas de refus du propriétaire mis en demeure de se prononcer, l'administration ne peut exiger d'autre mode de payement que celui qu'elle pourrait exiger d'un débiteur ordinaire, puisque la loi l'a laissée sur ce point dans le droit commun ;

Est d'avis que le débiteur de la plus-value a la faculté de choisir, entre les modes de libération déterminés par l'art. 31 de la loi du 16 septembre 1807, celui qu'il préfère, et que, faute par lui de se prononcer à cet égard, l'administration municipale doit poursuivre le payement de l'indemnité comme elle poursuivrait celui d'une créance ordinaire ;

Sur la troisième question :

Vu les lois des 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841 ;

Vu les ordonnances royales des 8 septembre 1829, 5 août 1831 et 1er juin 1836, rendues dans la forme contentieuse ;

Considérant que les lois susvisées, en établissant, pour apprécier les indemnités à accorder aux propriétaires dépossédés, un autre système que celui qui résultait de la loi du 16 septembre 1807, n'ont eu pour objet que de déterminer comment serait fixée la valeur des propriétés dont l'abandon serait nécessaire pour des travaux d'utilité publique ;

Que ces lois n'ont porté aucune atteinte aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807, qui n'étaient pas relatives aux cas sur lesquels elles statuaient ;

Que, par conséquent, c'est encore aux commissions spéciales, instituées par le titre 10 de la loi du 16 septembre 1807, qu'il appartient de fixer les indemnités de plus-value qui pourraient être exigées en vertu de l'art. 30 de ladite loi ;

Considérant que l'art. 24 de la loi du 16 septembre 1807

n'a donné à l'administration le droit de contraindre les propriétaires à abandonner leurs propriétés, que lorsqu'il serait impossible de parvenir par d'autres moyens au desséchement des marais ;

Que ce droit tout exceptionnel, donné à l'administration pour effectuer le desséchement des marais, ne peut s'étendre au delà du cas particulier qui a été prévu ;

Que, d'ailleurs, l'art. 31, ainsi qu'il vient d'être expliqué, a défini les modes suivant lesquels il serait possible de recouvrer l'indemnité de plus-value, et qu'il n'y a pas compris la faculté de préemption de la part de l'administration ;

Considérant que, en examinant la nature et les attributions des commissions spéciales, on reconnaît, comme l'ont fait les ordonnances royales susvisées, que ces commissions ont le même caractère que les conseils de préfecture ;

Que, dès lors, leurs décisions doivent, sur la matière, avoir les mêmes effets, et recevoir les mêmes exécutions que les décisions de ces conseils ;

Est d'avis que ce n'est pas au jury, institué par les lois des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841, mais à une commission spéciale, telle qu'elle est établie par la loi du 16 septembre 1807, qu'il appartient de statuer sur les indemnités de plus-value ;

Que, sur la matière, les décisions de cette commission spéciale ont la même autorité et doivent recevoir la même exécution que celles des conseils de préfecture.

(N° 410.)

[20 novembre 1843.]

Travaux publics. — (Sr Lebrun c. la commune de Corbarrieu). — *Entrepreneur ; malfaçons ; responsabilité ; compétence. — Les contestations qui s'élèvent entre l'administration et un entrepreneur, après la réception des travaux, à l'occasion de malfaçons dont l'administration veut le faire déclarer responsable par application de l'art.* 1792 *du Code civil, sont de la compétence des tribunaux ordinaires* (*).

(EXTRAIT DU RECUEIL DE MM. DEVILLENEUVE ET CARETTE.)

La commune de Corbarrieu avait chargé le sieur Lebrun, architecte, de construire un temple destiné à l'exercice du culte protestant. Après

---

(*) Les travaux publics sont ceux qui sont entrepris dans un but d'utilité publique et générale (*Voir* M. Chauveau, *Principes de compétence administrative*, t. II, n° 331). Mais à quels signes reconnaît-on ce caractère d'utilité publique et générale ? Est-ce, comme l'enseigne M. Chauveau, à la nature même des travaux, ou, comme l'a souvent jugé le conseil d'état, à la forme dans laquelle ils sont adjugés ? (Ordonnances des 25 avril 1828 (affaire *Urbain*); 12 avril 1829; 6 septembre 1843 et 9 décembre, même année). La question est encore fort indécise. Quoi qu'il en soit, il n'était pas nécessaire de résoudre cette question dans l'espèce, puisque, lors même que les travaux exécutés eussent été des travaux publics, les tribunaux n'en auraient pas moins été compétents pour connaître de la contestation qui leur était soumise. Il ne s'agissait pas en effet de déterminer les obligations de l'entrepreneur envers l'administration, de décider s'il les avait ou non remplies, et s'il s'était conformé aux prescriptions qui lui avaient été imposées par le contrat administratif; il s'agissait uniquement de savoir si, en dehors de ces obligations qu'il avait remplies, et sur l'exécution desquelles l'administration s'était déclarée satisfaite, il n'avait pas encouru quelque responsabilité de droit commun, et pour laquelle l'état, les communes ont, comme les simples particuliers, un recours devant les tribunaux. Telle était la question soumise à la cour, et qu'elle a eu raison, selon nous, de résoudre affirmativement. Le conseil d'état s'est prononcé dans le même sens par une ordonnance du 13 juillet 1828 (affaire *Pambet*).

D. et C.

l'achèvement des travaux, l'autorité administrative les déclara terminés et recevables.

Mais plus tard, des vices de construction se manifestèrent, et la commune assigna le sieur Lebrun devant le tribunal de Montauban, pour le faire déclarer responsable, par application de l'article 1792 du Code civil.

Le sieur Lebrun a prétendu que l'autorité judiciaire était incompétente pour connaître de cette action, qui, relative à l'exécution d'une entreprise de travaux publics, rentrait dans les attributions de l'autorité administrative.

19 juillet 1841, jugement du tribunal de Montauban qui rejette cette exception, en se fondant d'abord sur ce que les travaux faits pour les communes ne constituent pas des travaux publics dans l'acception légale de cette expression; et ensuite sur ce que, en supposant qu'il s'agît de travaux publics, l'autorité administrative aurait épuisé sa juridiction en déclarant ces travaux terminés et recevables :

« Considérant, porte le jugement sur ce dernier point, que s'il restait encore quelques doutes sur la vérité des principes qui précèdent, ils disparaîtraient devant les arrêts unanimes de la cour de cassation, et surtout devant les termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, qui interdit bien aux tribunaux civils de connaître des difficultés sur le sens ou l'exécution des clauses des marchés intervenus entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration, mais qui certainement ne leur enlève pas le droit de prononcer sur l'instance actuelle, qui a pris naissance après la réception définitive des travaux, qui n'exige ni examen ni interprétation d'aucun acte administratif, et qui repose en entier sur un principe purement de droit commun, c'est-à-dire sur l'art. 1792 du Code civil, et sur la responsabilité à laquelle cet article soumet cumulativement pendant dix ans les architectes et les entrepreneurs dans le cas où l'édifice périt en tout ou en partie pour vice de construction. »

Appel par le sieur Lebrun; mais le 2 février 1842, arrêt de la cour royale de Toulouse qui confirme, en adoptant les motifs des premiers juges.

Pourvoi en cassation pour violation de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, aux termes duquel les contestations qui s'élèvent sur l'exécution des travaux publics entre les entrepreneurs et l'administration, sont de la compétence de l'autorité administrative.

On soutient à l'appui du pourvoi qu'il s'agissait de travaux publics, puisque le temple dont la commune avait ordonné la construction avait un objet d'intérêt public et général, et que la contestation qui s'était élevée entre la commune et l'entrepreneur étant relative à l'exécution des travaux, puisqu'il s'agissait de savoir s'ils avaient été bien ou mal exécutés, appartenait en conséquence à l'autorité administrative.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre des requêtes.)

La cour;

Sur le moyen tiré de l'incompétence de la juridiction

ordinaire pour prononcer sur une contestation qui était essentiellement du ressort de l'autorité administrative :

Attendu que l'autorité administrative, dans la cause actuelle, avait épuisé sa juridiction en déclarant les travaux entrepris *terminés et recevables*, et que la question de savoir si les faits *ultérieurs* qui avaient révélé des vices de contruction qui pouvaient donner lieu à la responsabilité prononcée par l'art. 1792, Code civil, rentrait dans le droit commun et ne pouvait être que de la connaissance des tribunaux ordinaires ;

Rejette, etc.

(N° 411.)

[22 novembre 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr du Couëdic). — *Juré ; remplacement. — Après la formation du jury, le magistrat directeur ne peut admettre une cause d'empêchement qu'alléguerait l'un des jurés, et le remplacer par un nouveau juré, alors surtout qu'aucune récusation ne peut plus être exercée par suite des récusations antérieures qui ont réduit à douze le nombre des jurés.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu les art. 33, 34, 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal de la séance du jury spécial de l'arrondissement de Quimperlé, du 15 juin 1843, que le juré titulaire Cuny n'avait proposé aucune cause d'empêchement ou d'incompatibilité, et que le magistrat directeur n'en avait prononcé aucune à son égard ; que n'ayant point été récusé lors de l'appel de son

nom, il avait pris place parmi les jurés; que les quatre récusations péremptoires permises à l'administration et à la partie adverse étaient faites; qu'enfin le magistrat directeur venait de déclarer le jury constitué, lorsque le juré Cuny allégua une cause d'empêchement et demanda à être rayé de la liste, ce qui lui fut accordé par le magistrat directeur; mais que l'effet de ce retranchement fut de décomposer le jury formé, et d'y introduire un membre sur lequel la récusation ne pouvait plus avoir lieu;

Et attendu que par ce procédé, il a été porté atteinte au droit consacré par le § 2 de l'art. 34 de la loi du 3 mai 1841, dont la violation ouvre la voie à la cassation;

Casse, etc.

(N° 412.)

[28 novembre 1843.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr de Salaze). — *Liste des jurés.* — *Rapport d'experts.* — *Indemnité.* — *Moyen nouveau.* — *De ce que l'art.* 47 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *défend de porter sur la liste générale les mêmes jurés pendant deux années consécutives, il ne résulte pas que si une année s'est écoulée sans réunion de jury, l'incapacité de siéger doive se reporter sur les individus qui ont été jurés pendant l'année antécédente.* — *Lorsqu'une indemnité approximative et provisionnelle a été accordée conformément à la loi du* 30 *mars* 1831, *il n'est pas nécessaire, à peine de nullité, de mettre sous les yeux du jury appelé à déterminer l'indemnité définitive, le rapport d'experts qui a servi à la fixation de l'indemnité provisionnelle.* — *La question*

de savoir si le résultat d'une instance engagée relativement à la légalité de l'existence de constructions expropriées, devait ou non exercer de l'influence sur l'évaluation définitive de l'indemnité, ne peut être élevée pour la première fois devant la cour de cassation.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Sur le premier moyen:

Attendu, en fait, que quatre des jurés qui ont rendu, le 18 juillet 1843, la décision attaquée, avaient siégé comme jurés en 1841; mais que, loin d'établir que ces mêmes personnes aient fait partie du jury en 1842, le demandeur allègue, au contraire, qu'en 1842 aucune réunion du jury n'a eu lieu;

Attendu que l'art. 47 de la loi du 3 mai 1841 se borne à défendre de porter sur la liste générale les mêmes jurés pendant deux années consécutives; mais qu'il ne résulte, ni de cet article, ni d'aucune disposition de la loi, que, si une année s'est écoulée sans réunion du jury, l'incapacité de siéger doive se reporter sur les personnes qui ont fait le service pendant l'année antécédente;

Sur le deuxième moyen:

Attendu que ni les art. 11 et 12 de la loi du 3 mai 1841, dont la violation est invoquée, ni aucune disposition de loi, ne prescrivent, à peine de nullité, lorsqu'une indemnité approximative et provisionnelle a été accordée conformément à la loi du 30 mars 1831, et lorsque ensuite l'indemnité définitive se règle conformément à la loi de 1841, de mettre sous les yeux du jury le rapport d'experts qui a servi à la fixation de l'indemnité provisionnelle, et qui en a indiqué les éléments d'après la valeur, soit de la propriété, soit des produits et revenus;

Sur le troisième moyen:

Attendu que, ni du procès-verbal des opérations du

jury, ni d'aucune des pièces produites, ne résulte la preuve que le demandeur ait excipé devant le jury de l'existence d'un litige devant le conseil d'état, et que le demandeur n'a conclu, ni à un sursis, ni à la fixation de deux indemnités alternatives ;

Attendu que la question de savoir si le résultat du litige administratif, ayant pour objet les constructions qu'on reproche au demandeur d'avoir élevées contrairement à la législation sur les servitudes militaires, devait, ou non, exercer de l'influence sur l'évaluation définitive de l'indemnité, ne peut, pour la première fois, être élevée devant la cour de cassation ;

Attendu que le jury, sous les yeux duquel a été mis, conformément à la loi, le tableau des offres de l'administration et des prétentions du propriétaire exproprié, a statué régulièrement et dans les limites de ses pouvoirs, sur les documents qui lui étaient fournis ;

Rejette, etc.

(N° 413.)

[21 décembre 1843.]

Routes. — (S[rs] Dufour et Morel). — *Plantations ; propriété ; acte de vente nationale ; question préjudicielle. — Lorsque l'état et un particulier fondent respectivement leur prétention à la propriété d'arbres bordant une route, sur un acte de vente nationale et sur des actes qui ont préparé cette vente, il y a lieu d'interpréter ces actes, et c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'en donner l'interprétation. — Il n'appartient qu'à l'autorité administrative de reconnaître quel était, à une époque déterminée, le caractère d'une route ; les*

tribunaux ne peuvent, à l'occasion d'une question de propriété d'arbres, décider qu'une voie publique était classée parmi les routes royales à l'époque de la plantation.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 5 août 1843 par le préfet du Pas-de-Calais dans une instance engagée devant le tribunal civil de Saint-Pol entre le dit préfet représentant l'état, et les sieurs Jules-François Dufour, ancien ingénieur, demeurant à Abbeville, Étienne-Camille Dufour, chef d'escadron au 2e régiment de cuirassiers, Marie-Mathieu Morel de Campanelle, Mathieu-Pascal Morel, et Benjamin-Victor-Mathieu Morel, propriétaire, demeurant à Abbeville;

Vu l'exploit du 9 mai 1843, par lequel les sieurs Dufour et Morel, susnommés, assignent le préfet du Pas-de-Calais, représentant l'état, devant le tribunal civil de Saint-Pol, pour :

» Attendu que vis-à-vis la propriété des requérants au terroir de Bonnières, sur la route de Frévent à Doullens, existent encore 220 arbres plantés en 1786 par les moines de l'abbaye de Cercamp; que la dite route, établie sur les propriétés de l'abbaye, n'était pas même classée à cette époque au nombre des grandes routes; que, en supposant même que cette route eût été route royale dès le principe, c'était aux propriétaires riverains qu'était concédé *a priori* le droit de planter à leur profit les routes royales elles-mêmes, d'après les anciens édits et règlements, notamment ceux de 1522, 1552, 1579, 1583 et 1776, et les ordonnances des états d'Artois de 1716 et 1788; que le droit de planter qui était attribué au propriétaire d'abord et subsidiairement seulement au seigneur-voyer, était un attribut de la riveraineté, un droit émané de la contiguïté du sol qui, souffrant les inconvénients de la

plantation des routes, devait, à titre d'indemnité, en recueillir les avantages ;

» Attendu que par la vente nationale en date du 14 avril 1791, la ferme de Beauvoir, confisquée sur l'abbaye de Cercamp, a été adjugée avec tous les bâtiments et les terres qui en dépendent sans aucune exception ni réserve ;

» Attendu que par l'art. 14 de la loi du 28 août 1792, la propriété des arbres sur les terrains publics, autres que les grandes routes nationales, a été définitivement attribuée aux riverains ; d'où la conséquence que la route de Doullens à Frévent n'étant pas alors route nationale, les arbres dont est question étaient un accessoire de la propriété riveraine ;

» Attendu qu'il en serait de même dans l'hypothèse où la route eût été alors route nationale ; qu'en effet, si la loi du 28 août 1792, postérieure du reste à l'adjudication nationale, a sursis à prononcer sur le sort des arbres plantés sur le sol des grandes routes, si même le décret du 16 décembre 1811 en a attribué la propriété à l'état, la loi du 12 mai 1825 est venue rendre aux particuliers les arbres existant actuellement sur le sol des routes royales ou départementales, que ces particuliers justifieraient avoir légitimement acquis ou plantés à leurs frais en exécution des anciens règlements ;

» Attendu qu'il ne peut pas être contesté que les arbres réclamés aient été plantés par les moines de Cercamp aux droits desquels se trouvent subrogés les requérants par suite de l'adjudication du 14 avril 1791 ;

» Attendu enfin que ces mêmes arbres font une seule et même ligne, un seul et même tout avec trente-six autres arbres situés sur les mêmes terres et appartenant au même titre aux requérants, lesquels trente-six arbres contestés par l'état qui s'en est prétendu propriétaire, ont été judiciairement reconnus être la propriété des demandeurs ;

» Par ces motifs et autres à suppléer, voir dire que les deux cent vingt arbres dont s'agit sont la propriété des requérants et condamner l'état en tous les dépens; »

Vu le mémoire en déclinatoire sous la date du 21 mai 1843, adressé par le préfet du Pas-de-Calais à notre procureur près le tribunal de l'arrondissement de Saint-Pol,

Vu les conclusions des parties tendant aux mêmes fins que l'exploit d'assignation;

Vu le jugement du 29 juillet 1843, par lequel le tribunal de l'arrondissement de Saint-Pol rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu les observations présentées sous la date du 27 août 1843 par notre procureur près le tribunal de l'arrondissement de Saint-Pol;

Vu les observations présentées au nom des sieurs Dufour et Morel frères, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 8 novembre 1843;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment la lettre écrite le 28 août 1843 par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état, et de laquelle il résulte que le dossier de l'affaire est parvenu à la chancellerie le même jour 28 août;

Vu l'ordonnance de Blois du mois de mai 1579, l'arrêt du conseil du 6 février 1776, les lois des 7-14 octobre 1790, 28 pluviôse an VIII (17 février 1800), le décret du 16 décembre 1811, les ordonnances royales des 1er juin 1828, 12 mars 1831 et 19 juin 1840, art. 35;

Ouï Me Chevrier, avocat des sieurs Morel et Dufour frères;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la propriété des deux cent vingt arbres existant sur la route de Frévent à Doullens, au territoire de Beauvoir, est revendiquée par les sieurs Morel frères

et Dufour frères, en vertu de l'acte de vente nationale du 14 avril 1791; que l'état fonde ses prétentions à la même propriété sur le dit acte de vente et sur les actes qui ont préparé l'adjudication; que dès lors il y a lieu d'interpréter ces actes, et que, aux termes de la loi susvisée du 28 pluviôse an VIII, l'interprétation appartient à l'autorité administrative;

Considérant d'ailleurs qu'il est contesté que la route de Frévent à Doullens fût classée parmi les routes royales à l'époque de la plantation des arbres, et même à celle de l'adjudication, et qu'à l'autorité administrative seule il appartient de reconnaître quel était aux époques précitées le caractère de cette route;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet du Pas-de-Calais, le 5 août 1843, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 9 mai 1843, et le jugement rendu par le tribunal civil de Saint-Pol, le 29 juillet 1843.

(N° 414.)

[30 décembre 1843.]

Police du roulage. — (Sr Andoury). — *Les manœuvres employées par un voiturier pour soustraire au pesage une partie de son chargement établissent la présomption suffisante d'un maximum de surcharge, et doivent par conséquent donner lieu à une condamnation à l'amende de* 300 *fr.* (*).

Un procès-verbal du 2 janvier 1841 a constaté qu'une voiture de roulage, appartenant au sieur Andoury, avait été rencontrée sur une grande

---

(*) *Voir* dans les Annales, *Lois et ordonnances*, 1re série, t. X, 1840, page 429; 2e série, t. I, 1841, page 433.

route suivie d'une autre petite charrette dont le chargement, après être passé devant le pont à bascule de Montauban, avait été déposé et replacé immédiatement sur la grande voiture; et que malgré la sommation qui avait été faite au conducteur de ramener sa voiture sur le pont à bascule, il avait refusé en disant qu'il pensait être en surcharge de 150 kilogrammes.

Appelé à statuer sur cette contravention, le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne a, par arrêté du 2 avril 1841, condamné le sieur Andoury à une amende de 25 fr. sur le motif que la petite charrette n'avait suivi la grande au delà du pont à bascule que pour opérer une surcharge évaluée à 150 kilogrammes.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu au conseil d'état contre cette décision.

S'il est maintenant, a-t-il dit, un point de doctrine bien établi par la jurisprudence, c'est que, dans tous les cas où un voiturier refuse de laisser vérifier le poids de sa voiture, ou emploie pour se soustraire au pesage une manœuvre fraduleuse équivalente à un refus, le procès-verbal dressé contre lui doit entraîner une condamnation à l'amende correspondant au maximum de surcharge, c'est-à-dire à l'amende de 300 fr. Or, il résulte du procès-verbal du 2 janvier 1841 que le sieur Andoury ou son voiturier a cherché par une manœuvre frauduleuse à soustraire au pesage une partie du chargement de sa voiture; que surpris par le préposé au moment où il remettait sur cette voiture le poids qui en avait été distrait, il a refusé de la ramener sur le pont à bascule.

Ainsi ce voiturier a cherché à éluder la surveillance du préposé par un déchargement illicite, et lorsque cet agent l'a requis de venir faire peser sa voiture sur le pont à bascule, il s'y est refusé. Comment dans de semblables circonstances le conseil de préfecture ne l'a-t-il pas condamné au maximum de l'amende? Le conseil, il est vrai, a établi dans le considérant de son arrêté que la surcharge n'était que de 150 kilogrammes : mais ce fait, qui l'a vérifié? Personne. Il ne résulte que de la déclaration du voiturier lui seul, et il ne peut être admis. Ce qui est constant, d'après le procès-verbal, c'est le déchargement frauduleux et le refus de pesage, et l'un et l'autre de ces actes rendent le contrevenant passible de l'amende de 300 fr.

Ces principes déjà consacrés par le conseil d'état ont été confirmés par l'ordonnance suivante: T.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 15 juillet 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté en date du 2 avril 1841, par lequel le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne n'a condamné le sieur Andoury qu'à une amende de 25 fr. pour refus de pesage; ce faisant, con-

damner le sieur Andoury à une amende de 300 fr. et aux frais ;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal en date du 2 janvier 1841, duquel il résulte qu'une voiture à quatre chevaux appartenant aux sieurs Andoury et Tayas, et chargée de diverses marchandises, a été rencontrée sur la route royale n° 20, de Paris à Lyon, suivie d'une petite charrette dont le chargement, après être passé devant le pont à bascule de Montauban, a été déposé en face de l'auberge du Petit-Versailles et replacé sur la grande voiture; que, sur l'observation qui lui fut faite, le conducteur de la voiture refusa de revenir sur le pont à bascule pour vérifier le poids de son chargement, disant qu'il pensait être en surcharge de 150 kilogrammes ;

Vu la lettre en date du 29 août 1842, par laquelle le préfet du Lot certifie que communication du pourvoi a été donnée au sieur Andoury, qui n'a pas répondu, la dite lettre enregistrée le 5 septembre 1842 au secrétariat général de notre conseil d'état ;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier ;

Vu la loi du 29 floréal an X et le décret du 23 juin 1806;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'il résulte d'un procès-verbal en date du 2 janvier 1841, que le conducteur de la voiture appartenant au sieur Andoury, après avoir passé devant le pont à bascule de Montauban, a placé sur sa voiture le chargement d'une petite charrette qui la suivait, et a refusé de revenir sur le pont à bascule pour faire vérifier le nouveau chargement de sa voiture ;

Considérant que ces circonstances constituent une présomption suffisante de surcharge passible du maximum de l'amende prévu par l'art. 4 de la loi du 29 floréal an X et

l'art. 27 du décret du 23 juin 1806; que la dite présomption n'est, dans l'espèce, détruite par aucune preuve contraire, et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne n'a condamné le sieur Andoury qu'à une amende de 25 francs;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, en date du 2 avril 1841, est annulé.

2. Le sieur Andoury est condamné à 300 fr. d'amende.

(N° 415.)

[30 décembre 1843.]

Alignements. — (Sr Allibe). — *Travaux non autorisés à une maison sujette à reculement; légalité de l'arrêt du 27 février 1765; art. 479 du Code pénal. — L'arrêt du conseil du 27 février 1765, maintenu en vigueur par la loi du 19-22 juillet 1791, interdit de réparer sans autorisation les maisons sises le long des grandes routes, à peine de 300 fr. d'amende et de démolition* (*). — *L'art. 479 du Code pénal, modifié par la loi du 28 avril 1832, n'a point dérogé à ces dispositions.*

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 9 décembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du 6 octobre 1841, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère, au lieu de prononcer contre le sieur Allibe l'amende de 300 fr. portée par l'arrêt du conseil du 27 février 1765, pour avoir, sans

(*) *Voir* les Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. X, 1840, p. 385.

autorisation, recrépi la portion inférieure de la façade d'une maison sujette à reculement et située sur le bord de la route départementale n° 3, ne l'a condamné qu'à la démolition des travaux par lui faits et à une amende de 10 fr. par application de l'art. 479 du Code pénal;

Vu le nouveau rapport présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré le 11 juillet 1843 au secrétariat général de notre conseil d'état;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal en date du 30 juillet 1841, duquel il résulte que le sieur Allibe a, sans autorisation, recrépi la portion inférieure de la façade d'une maison sujette à reculement, située sur la route départementale n° 3;

Vu la lettre en date du 3 mars 1842, par laquelle le préfet de l'Isère transmet un certificat constatant que communication du pourvoi a été donnée au sieur Allibe qui n'a pas répondu; la dite lettre enregistrée le 5 mars 1842 au secrétariat général de notre conseil d'état;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765 et la loi du 19-22 juillet 1791;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le procès-verbal susvisé constate que le sieur Allibe a, sans autorisation, recrépi la portion inférieure de la façade de sa maison sujette à reculement, située sur le bord de la route départementale n° 3;

Qu'ainsi il a contrevenu aux dispositions de l'arrêt du conseil du 27 février 1765, maintenu en vigueur par la loi des 19-22 juillet 1791, qui interdit de réparer les maisons sises le long des grandes routes, sans autorisation, à peine de 300 livres d'amende et de démolition;

Que l'art. 479 du Code pénal, modifié par la loi du 28 avril 1832, n'a point dérogé à ces dispositions; et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Isère

n'a point fait application au contrevenant susnommé de l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Considérant toutefois qu'il y a lieu, à raison des circonstances de l'affaire, de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de l'Isère, en date du 6 octobre 1841, est annulé pour excès de pouvoir en la disposition qui réduit l'amende fixe encourue par le sieur Allibe.

2. Le sieur Allibe est condamné à 10 fr. d'amende.

(N° 416.)

[30 décembre 1843.]

Routes. — (Sr Moulin). — *Dégâts par des bestiaux; amende.* — *Aux termes de l'arrêt du conseil du* 16 *décembre* 1759, *il est interdit à tous pâtres et conducteurs de bestiaux de les conduire en pâturage et de les laisser répandre sur les bords des grands chemins plantés d'arbres, à peine de* 100 *liv. d'amende* (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 9 décembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté en date du 6 octobre 1841, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère, au lieu de prononcer contre le sieur Moulin l'amende de 100 liv. portée par l'arrêt du 16 décembre 1759, pour avoir abandonné des bestiaux sur le talus planté d'arbres d'une grande route, ne l'a condamné qu'aux frais du procès-verbal;

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. VII, 1837, page 156.

Vu le nouveau rapport enregistré le 11 juillet 1841 au secrétariat général de notre conseil d'état;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal en date du 10 août 1841, duquel il résulte que le sieur Moulin a abandonné deux chèvres sur les talus plantés d'arbres de la route départementale du bourg d'Oisans, près du pont de la Romanche;

Vu la lettre en date du 3 mars 1842, par laquelle le préfet de l'Isère transmet un certificat constatant que communication du pourvoi a été donnée au sieur Moulin qui n'a pas répondu; la dite lettre enregistrée le 5 mars 1842 au secrétariat général de notre conseil d'état;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'arrêt du conseil en date du 16 décembre 1759 ci-dessus visé, il est interdit à tous pâtres et conducteurs de bestiaux de les conduire en pâturage et de les laisser répandre sur les bords des grands chemins plantés d'arbres, à peine de 100 liv. d'amende; qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Moulin a laissé des chèvres se répandre sur les talus plantés de la route départementale du bourg d'Oisans, près du pont de la Romanche, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Isère ne l'a condamné qu'aux frais du procès-verbal;

Considérant néanmoins qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de l'Isère, en date du 6 octobre 1841, est annulé pour excès de pouvoir, en ce qu'il n'a pas prononcé contre le sieur Moulin l'amende fixe portée par l'arrêt du 16 décembre 1759.

2. Le sieur Moulin est condamné à 5 fr. d'amende et aux frais du procès-verbal.

(N° 417.)

[2 janvier 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Dupontavice). — *Jugement ; visa.* — *Affiches.* — *Est nul le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique qui ne vise pas l'acte déclaratif de cette utilité.* — *Le certificat du maire constatant que les affiches de l'avertissement collectif ont été apposées conformément à l'arrêté du préfet, qui ordonnait leur apposition tant à la porte de l'église qu'à celle de la maison commune, fait preuve suffisante de l'apposition régulière de ces affiches.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Sur le troisième moyen :

Attendu que d'un certificat du maire de Plessis, produit au procès, résulte la preuve que les affiches de l'avertissement collectif qui doivent, conformément à l'art. 6 de la loi du 3 mai 1841, être apposées tant à la principale porte de l'église du lieu qu'à celle de la maison commune, ont été apposées, conformément à l'arrêté du préfet, en date du 4 janvier 1843 ;

Attendu que le dit arrêté ordonnait d'afficher l'avertissement, tant à la principale porte de l'église du lieu qu'à celle de la maison commune ;

D'où il suit que le grief tiré de la prétendue violation de cette disposition de l'art. 6 de la loi du 3 mai 1841, manque en fait ;

Rejette ce moyen ;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu les art. 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841, et 7 de la loi du 21 mai 1836;

Attendu qu'aux termes des art. 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841, un jugement ne peut prononcer une expropriation pour cause d'utilité publique qu'après vérification par le tribunal des formalités prescrites par la loi;

Attendu qu'au nombre des vérifications que le tribunal ne peut se dispenser de faire, se trouve celle de savoir si l'utilité publique a été légalement déclarée;

Attendu que la déclaration légale d'utilité publique est attribuée par l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836 au conseil général du département, lorsqu'il s'agit de déterminer la direction des chemins vicinaux de grande communication;

Attendu que, dans l'espèce, la délibération du conseil général du département du Calvados, qui classe comme chemin vicinal de grande communication le chemin de Condé à Caumont par Aulnay, et qui désigne les communes que ce chemin doit traverser, n'a point été visée par le jugement attaqué;

Qu'en prononçant l'expropriation sans vérification de la légalité de la déclaration d'utilité publique, le jugement attaqué a formellement violé les lois citées;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen;

Casse, etc.

(N° 418.)

[2 janvier 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Héritiers Maury c. la commune de la Rouvière). — *Plans parcellaires. — Indemnité. — La remise sous les yeux du jury d'expropriation, des plans parcellaires des terrains expropriés, est une formalité substantielle dont l'ob-*

servation doit être expressément constatée. — Cette constatation ne résulte pas de l'énonciation au procès-verbal que les pièces et documents produits par les parties *ont été placés sous les yeux des jurés. — L'indemnité allouée par le jury doit consister exclusivement en une somme d'argent ; il n'est pas permis au jury de fixer l'indemnité partie en argent, et partie en travaux mis à la charge de la partie qui exproprie, avec faculté pour l'exproprié d'extraire d'une carrière la pierre nécessaire à la construction d'un mur* (*).

Il s'agissait de l'expropriation de diverses parcelles de terrain appartenant aux héritiers Maury, poursuivie à la requête de la commune de la Rouvière. Le jury avait fixé l'indemnité à 620 fr. en argent, et à la charge encore par la commune de faire (suivant ses offres) le fossé du chemin de côté d'amont, et d'autoriser les expropriés à extraire la pierre nécessaire pour la construction du mur dans certaines carrières désignées.

Les héritiers Maury se sont pourvus en cassation contre la décision du jury, en invoquant à l'appui de leur pourvoi les deux moyens accueillis par la cour en ces termes :

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Sur le premier moyen :

Vu l'art. 37, § 2, et l'art. 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le procès-verbal en date du 21 juillet 1843, qui contient l'exposé des premières opérations du jury, énonce que le magistrat directeur a placé sous les yeux des jurés le tableau des offres faites par l'administration, et *les pièces et documents produits par les parties ;* que le procès-verbal de la séance du 1er août, qui est la deuxième tenue par le jury et celle où il a réglé les indemnités, porte que ce magistrat a remis aux jurés *toutes les pièces énoncées au premier procès-verbal ;*

Attendu que des énonciations si générales et si vagues

(*) *Voir* les arrêts des 3 et 19 juillet 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, pages 335 et 356. *Voir* également ci-dessus, page 5, l'arrêt du 21 août 1843.

ne peuvent donner la certitude que les plans parcellaires des terrains expropriés aient été produits devant le jury; que la remise de ces plans est exigée par la loi comme le moyen le plus sûr d'éclairer le jury sur la situation, la contenance, la nature des parcelles dont l'appréciation de la valeur est confiée à ses soins;

Qu'en l'absence d'une énonciation qui constate au procès-verbal la remise d'un document d'une importance si réelle, les opérations du jury sont radicalement vicieuses, et que l'art. 42 en prononce la nullité;

Sur le deuxième moyen :

Vu l'art. 38, § 3, et l'art. 53 de la même loi, l'art. 9 de la Charte constitutionnelle;

Attendu que l'art. 38 veut que l'indemnité soit liquidée et fixée en argent, et l'art 53, conforme à l'art. 9 de la Charte constitutionnelle, que l'indemnité soit acquittée préalablement à la prise de possession; que, sans la première de ces conditions, le plus souvent la seconde serait violée, et, dans tous les cas, elle est le moyen le plus sûr d'égaler l'indemnité au juste taux de la valeur de l'immeuble, et la voie unique de terminer tout différend entre les parties; la seconde condition est conforme à l'équité la plus stricte et imposée par le respect même du droit de propriété;

Casse, etc.

(N° 419.)

[3 janvier 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Chemin de fer de Saint-Germain). — *Formation du jury.* — *Indemnité unique.* — *De ce que le jury d'expropriation a été formé sur une liste qui, par suite de dispenses, se trouvait réduite à quinze jurés, il ne saurait résulter au-*

cune nullité, si les parties n'ont point exigé, ainsi que chacune en avait le droit, que la liste fût portée au nombre de seize jurés. — Une seule indemnité, en bloc, peut être accordée à raison de l'expropriation de diverses parcelles de terrains, lorsque cette indemnité est réclamée en une seule et même qualité : l'obligation de fixer une indemnité spéciale pour chaque parcelle de terrain n'existe qu'autant que les indemnités sont réclamées à des titres différents..... Et il en est ainsi. encore que l'administration eût, dans ses offres, décomposé la somme totale par elle offerte, en sommes particulières applicables à chaque parcelle, et que l'exproprié eût aussi de son côté fixé un chiffre particulier pour chaque parcelle (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Sur le premier moyen :

Attendu que le procès-verbal des opérations du jury constate que, par l'effet des dispenses accordées par le magistrat directeur, le nombre des jurés étant réduit à 15, les parties n'ont point exigé, ainsi que chacune en avait le droit, que, selon le mode tracé par l'art. 33, § 2, de la loi du 3 mai 1841, la liste fût portée au nombre complet de 16 avant que commençât l'appel des jurés, d'après lequel les récusations sont proposées; mais que c'est sur la liste des 15 restants qu'elles ont laissé faire l'appel pour composer le nombre de 12 devant former le jury définitif;

Que cet appel n'a donné lieu qu'à une seule récusation qui a été proposée par les deux parties à la fois, en sorte que les deux jurés supplémentaires inscrits les derniers se sont trouvés inutiles, et que le magistrat directeur a été autorisé à rayer leurs noms; qu'il résulte de ces circon-

(*) *Voir* l'arrêt du 12 juin 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, page 315.

stances décrites au procès-verbal que la demanderesse a laissé s'accomplir la composition du jury, sans autre réclamation que la récusation à laquelle il a été fait droit; d'où il suit que le premier moyen est non recevable;

Sur le deuxième moyen :

Attendu, en droit, que l'art. 39 de la loi du 3 mai 1841, aussi bien à cause du but qu'il se propose que par son texte positif, n'oblige le jury à fixer une indemnité spéciale pour chaque parcelle, que si les indemnités sont réclamées à des titres différents, tels que ceux de propriétaires, fermiers, locataires, usagers ou autres;

Attendu, dès lors, que cet article est inapplicable à l'espèce actuelle, où la demanderesse réclamait, en sa seule qualité de propriétaire, des indemnités pour six parcelles de terrain, sans que devant le jury comme devant la cour elle ait invoqué la division des évaluations, en la motivant sur quelque intérêt personnel;

Que, à la vérité, l'administration a offert sur les six parcelles une somme totale qu'elle a décomposée en six autres dont chacune était appliquée à une parcelle; que, en réponse, l'exproprié a de même posé un chiffre particulier d'indemnité pour chaque parcelle; que cette série d'appréciations qui a été reproduite devant le jury et dans laquelle une offre avec une demande correspondante vient se rattacher successivement à une des parcelles, peut avoir eu pour objet de mettre plus de précision dans l'instruction et de rendre les vérifications plus faciles; mais qu'on ne peut y voir ni aveu judiciaire, ni contrat judiciaire qui ait obligé le jury à préciser une indemnité pour chaque parcelle; en effet, il n'apparaît ni interpellation, ni réponse, ni dire quelconque qui suppose de la part d'aucune des deux parties intéressées la volonté qu'il fût fait autant d'estimations qu'il y avait de parcelles de terrain; et dès lors, en l'absence de tout engagement à ce sujet entre les parties, le jury avait conservé l'entière liberté, qu'il tenait

de l'art. 39, de déterminer par une somme unique les indemnités diverses prétendues à un titre unique ;

Rejette, etc.

(N° 420.)

[12 janvier 1844.]

Indemnités. — (Sr Daube). — *Dommages ; conflit. — L'obstruction des jours d'une propriété par l'établissement d'un remblai sur la voie publique* (*) *et la suppression d'un fossé servant à l'écoulement des eaux pluviales* (**) *constituent simplement une dépréciation et un dommage et non une expropriation partielle. — Dès lors les demandes en indemnité doivent être portées devant le conseil de préfecture.*

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 27 octobre 1843, par le préfet de l'Hérault, dans une instance engagée devant le tribunal civil de l'arrondissement de Montpellier, entre le sieur Gustave Daube, propriétaire, et le dit préfet représentant l'état ;

Vu l'exploit du 16 septembre 1843, par lequel le sieur Gustave Daube assigne l'état, en la personne du préfet de l'Hérault, devant le tribunal civil de l'arrondissement de Montpellier,

Pour se voir faire inhibition et défense de continuer la construction du mur de soutenement du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, dans la partie qui longe la propriété de l'exposant sur la rue Farge, et voir ordonner

---

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. II, 1842, page 444.
(**) *Id.*, t. III, 1843, pages 307 et 309.

que les lieux seront rétablis dans leur premier état, sinon et à défaut de ce faire dans le délai qui sera fixé, voir autoriser l'exposant à le faire lui-même à ses frais, avances dont il sera remboursé sur les quittances des ouvriers;

Vu le déclinatoire proposé, le 18 septembre 1843 par le préfet de l'Hérault;

Vu les conclusions prises le 25 septembre 1843, par le sieur Daube, lesquelles conclusions sont ainsi conçues :

Attendu que les travaux exécutés par l'administration sur la rue Farge, auront pour effet :

(1°) De priver le concluant de ses droits de vue et d'obstruer les jours et fenêtres de sa maison ;

(2°) De supprimer un fossé, servant à l'écoulement des eaux, qui longe le mur du concluant, et par suite de cette suppression d'exposer le jardin de ce dernier à être ravagé par les eaux en temps de pluie;

(3°) De rendre inutile le mur de clôture élevé à grands frais par le concluant et de rendre son jardin accessible à tout venant;

(4°) De fermer entièrement les ouvertures, qui servent à éclairer et à aérer le rez-de-chaussée et le cellier;

Attendu que les travaux de l'administration entraînant des dommages permanents et le privant de servitudes actives, constituent une expropriation partielle qui lui donne droit à une indemnité ;

Par ces motifs;

Il plaise au tribunal condamner M. le préfet ès-qualité qu'il procède à payer au concluant une indemnité de 20 000 fr., si mieux il n'aime renoncer aux travaux projetés et remettre les lieux en l'état où ils étaient avant ses entreprises, avec dépens;

Subsidiairement ordonner, avant dire droit, que les lieux seront visités par experts qui rapporteront *quelle est la diminution de la valeur* que doit éprouver la propriété du requérant par suite des travaux de l'administra-

tion et fixeront l'indemnité qui peut lui être due à raison du préjudice qui doit résulter pour lui *du changement de l'état des lieux ;*

Vu les conclusions posées le 7 octobre 1843, par notre procureur près le tribunal civil de l'arrondissement de Montpellier ;

Vu le jugement en date du même jour 7 octobre, par lequel le tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment la lettre écrite le 24 novembre 1843, par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état, et de laquelle il résulte que les pièces de l'affaire sont parvenues à la chancellerie le même jour 24 novembre;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII (17 février 1800), article 4, et 16 septembre 1807, les ordonnances royales des 1[er] juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Vu la loi du 15 juillet 1840, art. 23;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que l'action intentée contre l'état par le sieur Daube, a pour objet d'obtenir une indemnité à raison de la dépréciation et des dommages que causeraient à sa propriété les travaux exécutés pour la construction du chemin de fer de Montpellier à Nîmes ; qu'il n'y a expropriation d'aucune partie de la dite propriété ; et que, aux termes des lois des 28 pluviôses an VIII (17 février 1800) et 16 septembre 1807, le règlement des dommages résultant de l'exécution des travaux publics est dans les attributions de l'autorité administrative ;

Art. 1[er]. L'arrêté de conflit pris le 27 octobre 1843, par le préfet de l'Hérault, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 16 septembre 1843, et le jugement rendu par le tribunal civil de Montpellier le 7 octobre suivant.

(N° 421.)

[12 janvier 1844.]

Cours d'eau. — (Pariers du moulin du Château-Narbonnais). — *Prise d'eau; établissements dangereux; formalités. — Acte administratif; pourvoi; fin de non-recevoir. — La décision ministérielle qui soumet à l'examen du comité des travaux publics du conseil d'état un projet d'ordonnance tendant à autoriser une prise d'eau, est un acte d'administration intérieure, non susceptible de recours par la voie contentieuse* (*). — *Une ordonnance royale peut autoriser une prise d'eau pour le service d'une poudrerie, avant qu'il ait été procédé à l'expropriation des terrains où cet établissement doit être situé, lorsque d'ailleurs cette ordonnance a réservé les droits des tiers et subordonné l'ouverture de la prise d'eau à l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement projeté. — Cette ordonnance ne peut non plus être attaquée par le motif que les formalités relatives à l'autorisation des établissements dangereux n'auraient pas été préalablement remplies.*

Le ministre de la guerre ayant ordonné le rétablissement de l'ancienne poudrerie de Toulouse, détruite par une explosion en 1840, la direction des poudres et salpêtres a présenté une demande en autorisation de reporter à l'extrémité de l'île des Ramiers, rive droite de la Garonne, la prise d'eau dont jouissait l'ancienne poudrerie en aval de ce point; elle demandait en même temps une augmentation du volume d'eau anciennement dérivé, afin de donner plus d'extension au nouvel établissement.

Cette demande, soumise à l'instruction administrative exigée par les lois et règlements, a été combattue par le maire de Toulouse, dans l'intérêt de la sûreté de la ville, et par les propriétaires du moulin du Château-Narbonnais, dans leur intérêt privé. Ces derniers excipaient,

(*) Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, p. 18.

d'une part, d'un droit de propriété sur les terrains à occuper, soit pour l'ouverture des canaux d'amenée, soit pour l'établissement des ateliers de la poudrerie ; ils renouvelaient, en outre, une ancienne prétention, déjà repoussée, sur la propriété des eaux de la Garonne qui s'écoulent par ce bras du fleuve.

Ces oppositions n'ont pas paru fondées aux ingénieurs et au préfet, et ils ont proposé, d'un commun accord, d'autoriser la prise d'eau sur l'emplacement demandé. Le conseil des ponts et chaussées, appelé à émettre son avis sur les propositions réglementaires des ingénieurs, a reconnu, de son côté, qu'elles étaient de nature à être admises en principe, quant à la prise d'eau; mais il a pensé qu'il n'y aurait lieu de statuer définitivement, en ce qui concerne cette même prise d'eau, que lorsqu'on aurait rempli à l'égard de la poudrerie les formalités prescrites par le décret de 1810 et l'ordonnance royale de 1815, relatifs aux ateliers dangereux, et qu'il aurait été procédé aux formalités nécessaires pour l'expropriation des terrains dont la propriété était revendiquée.

Le ministre des travaux publics, qui avait d'abord partagé cet avis, a ensuite modifié son opinion d'après les observations que lui a soumises le ministre de la guerre et qui étaient fondées, entre autres motifs, sur ce que les poudreries de l'état, considérées comme établissements d'intérêt public, échappaient à l'application des dispositions du décret de 1810 et de l'ordonnance de 1815, qui n'ont eu en vue que les fabriques de matières explosibles à créer par des particuliers.

En conséquence, le ministre des travaux publics, par une décision en date du 19 décembre 1842, a soumis à l'examen du comité des travaux publics du conseil d'état, un projet d'ordonnance tendant à autoriser le ministre de la guerre à effectuer une nouvelle prise d'eau dans la Garonne; ce projet a été converti en ordonnance, sous la date du 14 avril 1843. En voici les principales dispositions:

« Art. 1er. Le département de la guerre est autorisé à établir, sur le bras droit de la Garonne, près Toulouse, à l'extrémité d'amont du Grand-Ramier, la prise d'eau de la nouvelle poudrerie à construire sur ce point. Les ouvrages de cette nouvelle prise d'eau seront disposés de manière à ne pas excéder un débit total de 4m.25 par seconde, dans lesquels se trouveront compris les 3m.05, dont jouissait l'ancienne poudrerie qui a fait explosion en 1840.

» Art. 2. Cette nouvelle prise d'eau ne pourra être ouverte que lorsque le département de la guerre aura été mis légalement en possession du terrain qui a été jugé convenable, pour y placer l'établissement à reconstruire...

» Art. 4. A raison du volume d'eau qui est accordé pour le service de la nouvelle poudrerie, en sus de celui dont jouissait l'ancienne poudrerie, l'administration de la guerre contribuera, pour 3/48, dans les frais et dépenses d'entretien des chaussées et des autres ouvrages destinés à maintenir les eaux dans le bras droit de la rivière, et à les soutenir dans ce bras au niveau déterminé.

» Art. 5. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés. »

Les propriétaires du moulin du Château-Narbonnais se sont pourvus contre la décision ministérielle, portant renvoi du projet d'ordonnance à l'examen du comité, et contre l'ordonnance du 14 avril 1843.

Ce double pourvoi a été rejeté par une ordonnance ainsi conçue.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des pariers du moulin du Château-Narbonnais de Toulouse, représentés par le sieur Siadoux, leur syndic; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 7 avril 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler une décision de notre ministre des travaux publics, en date du 23 février précédent, qui annonce au préfet du département de la Haute-Garonne, qu'un projet d'ordonnance destiné à autoriser l'administration de la guerre à faire dans la Garonne une prise d'eau pour le service d'une poudrerie que la dite administration se propose d'établir va être soumis à l'examen du comité des travaux publics de notre conseil d'état;

Vu la lettre en date du 3 mars 1843, par laquelle le préfet donne au syndic, requérant, avis de la décision prise par notre ministre des travaux publics;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 27 mai 1843, par laquelle notre ministre des travaux publics conclut au rejet du recours;

Vu également la requête à nous présentée au nom des pariers ci-dessus dénommés et représentés, la dite requête enregistrée comme dessus, le 5 juillet 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise rapporter une ordonnance en date du 14 avril précédent, par laquelle nous avons autorisé le département de la guerre à faire dans la Garonne une prise d'eau pour le service d'une poudrerie à établir près de ce fleuve;

Vu le mémoire ampliatif enregistré comme dessus le 1er août 1843, par lequel les pariers concluent à ce qu'il nous plaise annuler en tant que de besoin deux décisions de notre ministre de la guerre, en date des 21 novembre

embre
8

1840 et 4 septembre 1841, qui auraient statué sur le choix et l'étendue de l'emplacement de la poudrerie précitée; en conséquence, dire qu'il n'y a lieu quant à présent de prononcer sur le règlement d'eau sollicité par le département de la guerre; ordonner qu'avant qu'il soit procédé à ce règlement, notre ministre de la guerre se pourvoira dans les formes tracées par les articles 2, 3, 4, 5 et 6 du décret du 15 octobre 1810, devant nous, en notre conseil d'état, pour faire prescrire, s'il y a lieu, la reconstruction de la poudrerie sur l'emplacement précis qu'il déterminera dans sa demande; ordonner en outre, également avant qu'il soit procédé au règlement d'eau susénoncé, que notre ministre de la guerre sera tenu de faire statuer par qui de droit et selon les formes voulues par la loi sur l'expropriation des terrains qui pourraient être nécessaires à la construction de la poudrerie lorsqu'elle aura été autorisée conformément aux articles de loi précités; réserver enfin aux requérants tous leurs droits à la jouissance des eaux pour le cas où notre ministre de la guerre persisterait à en réclamer la priorité de jouissance concurremment avec eux;

Vu notre ordonnance du 14 avril 1843;

Vu toutes les pièces produites;

Vu les lois des 20 août 1790, 6 octobre 1791 et l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI;

Ouï Me Mandaroux-Vertamy, avocat des requérants;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que les requêtes des pariers du moulin du Château-Narbonnais tendent, savoir : la première, à l'annulation d'une décision de notre ministre des travaux publics qui, nonobstant l'opposition des requérants, aurait soumis à l'examen du comité des travaux publics de notre conseil d'état un projet d'ordonnance tendant à autoriser notre ministre de la guerre à effectuer une nou-

velle prise d'eau dans la Garonne; et la deuxième, au rapport de l'ordonnance par laquelle nous avons accordé cette autorisation; qu'il y a dès lors entre ces deux requêtes une connexité qui permet de les joindre et d'y statuer par une seule et même ordonnance;

En ce qui touche la décision de notre ministre des travaux publics :

Considérant qu'en décidant qu'un projet d'ordonnance tendant à accorder à notre ministre de la guerre l'autorisation par lui demandée serait soumis à l'examen du comité des travaux publics de notre conseil d'état, notre ministre des travaux publics n'a fait qu'un acte d'administration intérieure qui ne peut être l'objet d'un recours par-devant nous par la voie contentieuse;

En ce qui touche notre ordonnance du 14 avril 1843 :

Considérant que notre ordonnance du 14 avril 1843 s'est bornée, après instruction régulière, à autoriser le département de la guerre à effectuer une nouvelle prise d'eau dans la Garonne pour le service d'une poudrerie projetée; qu'elle n'a rien préjugé sur la question de savoir quelles formalités devraient être remplies préalablement à la construction de cette poudrerie et à quelle autorité il appartiendrait d'en permettre, s'il y avait lieu, l'établissement;

Considérant, de plus, que notre dite ordonnance a expressément réservé les droits des tiers et n'a autorisé le département de la guerre à ouvrir la nouvelle prise d'eau qu'après avoir été mis en possession des terrains nécessaires à l'établissement projeté;

Art. 1er. Les requêtes des pariers du moulin du Château-Narbonnais sont rejetées.

(N° 422.)

[12 janvier 1844.]

Police du roulage. — (Sr Clapier). — *Une voiture employée à un transport de bois ne peut être considérée comme une voiture d'agriculture, ni dispensée de l'obligation des jantes larges lorsqu'elle est attelée de plus d'un cheval.*

Deux procès-verbaux, en date du 8 juin 1841, ont constaté, l'un, que le sieur Clapier a fait circuler, sur une grande route, une voiture à jantes étroites attelée de deux chevaux, et chargée de gros bois à brûler, et l'autre que la même voiture était munie d'une plaque illisible.

Le conseil de préfecture du Var, appelé à statuer sur ces procès-verbaux, a, par arrêté du 11 octobre 1841, condamné le sieur Clapier à 75 francs d'amende.

Ce propriétaire s'est pourvu au conseil d'état contre cette décision, et il a soutenu que sa voiture devait être rangée dans la classe de celles qui sont affranchies des prescriptions des règlements sur la police du roulage.

Sur la communication qui lui a été donnée de ce pourvoi, le ministre des travaux publics a fait remarquer que la voiture du sieur Clapier, qui transportait du bois à brûler, ne pouvait être assimilée à une voiture d'agriculture; que les seules voitures, admises à jouir de l'exception créée par l'article 8 de la loi du 7 ventôse an XII, sont celles qui servent à l'exploitation des fermes, à la culture des terres et au transport des récoltes, depuis le lieu où elles ont été recueillies jusqu'à celui où, pour les conserver, le cultivateur les dépose et les rassemble. Or, d'une part, le bois transporté par la voiture du sieur Clapier, était destiné à être brûlé; et, d'autre part, le bois coupé n'a jamais été rangé parmi les produits agricoles. Si quelque doute pouvait s'élever sur cette question, il suffirait, pour le faire cesser, de rappeler les opinions unanimement exprimées au sein des chambres législatives, et à la suite desquelles il a été introduit dans le projet de loi sur la police du roulage une disposition tendant à autoriser, sur la demande des conseils généraux des départements, une exception en faveur des voitures employées à l'exploitation des bois.

Le ministre a conclu, en conséquence, au maintien de l'arrêté du conseil de préfecture, et ses conclusions ont été adoptées par l'ordonnance suivante: T.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Charles-Louis Clapier, propriétaire, cultivateur, domicilié à Brue, département du Var, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 17 novembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté en date du 8 juillet 1841, par lequel le conseil de préfecture du Var a condamné le sieur Clapier à une amende de 75 francs pour contravention à la police du roulage;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu deux procès-verbaux en date du 8 juin 1841, constatant, l'un que le sieur Clapier a fait circuler sur une grande route, une voiture à jantes de moins de 11 centimètres, attelée d'un cheval et d'un mulet, et chargée de gros bois à brûler; l'autre, que la même voiture était munie d'une plaque illisible;

Vu la lettre en date du 9 mai 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et conclut au maintien pur et simple, en droit, de l'arrêté attaqué, en accordant au sieur Clapier décharge de l'amende prononcée contre lui; la dite lettre enregistrée le 11 mai 1842, au secrétariat général de notre conseil d'état;

Vu les nouvelles observations présentées au nom du sieur Clapier, par lesquelles il adhère aux conclusions de notre ministre des travaux publics; les dites observations enregistrées le 10 janvier 1843, au secrétariat général de notre conseil d'état;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier;

Vu les articles 2, 3 et 8 de la loi du 7 ventôse an XII, et l'article 34 du décret du 23 juin 1806;

Vu notre ordonnance du 23 juin 1842;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 7 ventôse an XII, la circulation sur les grandes routes des voitures de roulage, à jantes de moins de 11 centimètres et attelées de plus d'un cheval, est interdite sous peine de 50 francs d'amende;

Qu'il résulte d'un procès-verbal en date du 8 juin 1841, que la voiture du sieur Clapier était comprise dans cette prohibition, et qu'ainsi l'amende de 50 francs devait être prononcée;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, que la voiture dont s'agit n'était employée ni à la culture des terres, ni au transport des récoltes, et à l'exploitation d'une ferme; que dès lors, le sieur Clapier ne pouvait invoquer l'exception tirée des dispositions de l'article 8 de la loi du 7 ventôse an XII;

Considérant en outre qu'il résulte d'un second procès-verbal du 8 juin 1841, que la voiture du sieur Clapier, lorsqu'elle a été rencontrée, n'était munie que d'une plaque illisible, et qu'ainsi il y avait lieu de prononcer contre lui l'amende de 25 francs, conformément aux dispositions du décret du 23 juin 1806;

Art. 1er. La requête du sieur Clapier est rejetée.

(N° 423.)

[12 janvier 1844.]

Grande voirie. — (Sr Grellet). — *Procès verbaux de contravention ; preuve contraire.— Les procès-verbaux constatant des contraventions de grande voirie font foi jusqu'à preuve contraire ; en conséquence, l'indication, dans un procès-verbal, du propriétaire de matériaux indûment déposés sur la voie publique, n'est pas*

de nature à être infirmée par la simple dénégation du prévenu.

Le sieur Grellet, entrepreneur du chemin de fer de la Teste, a été traduit devant le conseil de préfecture du département de la Gironde, pour s'être mis quatre fois en contravention au règlement de police du port de Bordeaux, en déposant des pierres sur le quai Louis XVIII.

Le conseil de préfecture a condamné le sieur Grellet à l'amende, par un arrêté du 21 décembre 1840, et par trois autres arrêtés du 6 février 1841.

Le délinquant ayant formé opposition à ces arrêtés, rendus par défaut, le conseil de préfecture a rapporté les condamnations prononcées contre lui, et l'a relaxé de toute poursuite. Cette décision, en date du 2 avril 1842, est motivée sur ce que le sieur Grellet a déclaré que les pierres déposées sur le quai ne lui appartenaient pas, et sur ce que la propriété ne lui en avait été attribuée par les procès-verbaux, que d'après l'assertion de tiers qui pouvaient n'être pas bien renseignés ou qui pouvaient avoir intérêt à cacher les noms des véritables propriétaires.

Le ministre s'est pourvu, dans l'intérêt de la loi, contre cet arrêté. Voici le texte des observations qu'il a présentées :

« Un procès-verbal avait désigné en effet le sieur Grellet comme propriétaire des matériaux, d'après la déclaration de celui qui les lui avait vendus; un autre, d'après la déclaration de ce même vendeur, et du charretier qui les avait transportés ; un troisième, d'après la déclaration des ouvriers qui les emmétraient. Mais un quatrième procès-verbal avait positivement indiqué le sieur Grellet, sans qu'il fût énoncé que cette désignation eût été faite par des tiers à l'agent qui a constaté cette contravention.

» A l'appui de cette déclaration, MM. les ingénieurs ont fait remarquer que le sieur Grellet avait laissé séjourner ses moellons sur le quai, malgré l'avertissement qui lui avait été remis le 3 septembre, par le sergent du port, et que, si les matériaux ne lui eussent pas réellement appartenu, cet entrepreneur n'aurait pas manqué de protester contre l'avertissement qui lui était donné ; ce qu'il n'a pas fait.

» Il résulte de ces nouveaux renseignements, qui sont joints au dossier, que les matériaux abandonnés sur le port de Bordeaux, et qui ont donné lieu aux procès-verbaux des 3 et 10 août et 14 septembre 1840, appartenaient réellement au sieur Grellet.

» Quoi qu'il en soit, la simple déclaration de cet entrepreneur ne pouvait paraître au conseil de préfecture, de nature à infirmer les procès-verbaux qui ont été dressés contre lui, ces actes devant faire foi jusqu'à preuve contraire. »

L'ordonnance suivante a fait droit à ces observations.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 28 septembre 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise

annuler, dans l'intérêt de la loi, un arrêté du conseil de préfecture de la Gironde, en date du 2 avril 1842, lequel a renvoyé le sieur Grellet des fins de quatre procès-verbaux dressés contre lui pour dépôts de matériaux sur le quai Louis XVIII à Bordeaux;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu toutes les pièces jointes au dossier;

Vu l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681;

Vu la loi du 29 floréal an X, le décret du 16 décembre 1811 et celui du 10 avril 1812;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il a été constaté par quatre procès-verbaux réguliers que le sieur Grellet avait fait déposer des pierres sur le quai de Bordeaux, et que ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire;

Considérant qu'aucune preuve contraire n'ayant été fournie par le sieur Grellet, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Gironde a renvoyé le sieur Grellet des fins des procès-verbaux dressés contre lui;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Gironde, en date du 2 avril 1842, est annulé dans l'intérêt de la loi.

(N° 424.)

[12 janvier 1844.]

Cours d'eau non navigables. — (Sr Lauth et consorts). — *Règlements anciens; ouvrages nouveaux; répartition des frais. — Ordonnance réglementaire; formalités. — Lorsque, pour assurer l'exécution d'anciens règlements de partage d'eau, des travaux nouveaux et distincts de ceux qui faisaient l'objet de ces règlements sont*

jugés nécessaires, la répartition des dépenses qu'ils occasionnent doit être faite en vertu d'un règlement d'administration publique et non d'après les bases établies par les anciens règlements. — Annulation d'une ordonnance royale fixant la répartition des dépenses de construction d'un seuil de partage d'eaux par le motif que cette ordonnance n'avait pas été rendue dans la forme des règlements d'administration publique.

La Brusche, rivière flottable à bûches perdues, se divise en plusieurs bras qui alimentent un grand nombre d'usines, et servent aux besoins de communes et de villes importantes, telles que les villes de Strasbourg et de Molsheim.

A une époque fort reculée, et par suite de difficultés sans cesse renaissantes entre les diverses parties intéressées au partage des eaux de cette rivière, il a été établi, à l'entrée du bras d'Altorff, un barrage-déversoir, dans lequel a été pratiquée une ouverture de fond, destinée à donner passage au volume d'eau que devait recevoir ce bras, pour le service des usines, etc.

A quelque distance au-dessous de l'origine du bras d'Altorff, le lit de la Brusche a été barré par une digue dont le but principal est d'assurer la prise d'eau du bras de Molsheim, dans l'intérêt des usines établies sur ce bras.

En 1817, les propriétaires riverains du bras d'Altorff signalèrent à l'administration des travaux de curage et de défoncement illégalement exécutés par les usiniers du bras de Molsheim, entreprises qui devaient avoir pour résultat de priver les réclamants de la jouissance du volume d'eau qui leur avait été dévolu par le règlement de 1761, dont nous parlerons plus bas.

Des enquêtes furent ordonnées; les ingénieurs reconnurent que le seul moyen d'assurer l'exécution de l'ancien réglement de partage des eaux contre toute entreprise illégale, et particuliérement contre un approfondissement du lit de la Brusche, était d'établir dans le lit de cette rivière, au-dessous du déversoir d'Altorff, un seuil fixe en maçonnerie de pierre de taille, s'élevant au niveau du fond de l'ouverture pratiquée dans ce déversoir.

Mais d'aprés quelles bases devait être faite la répartition des dépenses qu'exigeait la construction de cet ouvrage?

En 1752, le déversoir d'Altorff ayant eu besoin de réparations, les frais en avaient été répartis de la manière suivante, par le subdélégué de l'intendant d'Alsace : 2/5 avaient été mis à la charge des usiniers, situés sur la Brusche, et les 3/5 restants, par portion égale, à la charge de l'état, de la ville de Strasbourg et de la ville de Molsheim. Les bases de cette répartition avaient été confirmées et définitivement arrêtées par des ordonnances des intendants de cette province, des 7 février 1752, 30 octobre 1760, 21 octobre 1761. Ces ordonnances sont

devenues la loi des parties pour tous les cas où il s'est agi de dépenses se rapportant au même objet. L'ordonnance de 1761 s'exprime ainsi relativement à l'exécution des dispositions du règlement adopté pour le déversoir et la prise d'eau du bras d'Altorff : « La dépense à faire pour exécuter le *changement* ordonné sera payée par les villes, communautés et particuliers qui y sont intéressés, dans la même proportion qu'ils ont contribué à sa première construction en maçonnerie, et il en sera de même de son entretien et de sa reconstruction à l'avenir, si le cas échoit. »

Or, il est à remarquer que jusque-là, ni plus tard, les communes du bras d'Altorff n'ont figuré, comme parties intéressées, dans la répartition des dépenses quelconques faites au déversoir d'Altorff.

Les ingénieurs, les préfets et le conseil général des ponts et chaussées, ont été d'avis qu'il y avait lieu de se conformer aux anciens règlements pour la répartition des frais de construction du nouveau seuil en maçonnerie; et c'est dans ce sens qu'a été rendue l'ordonnance royale du 28 février 1840. Cette ordonnance, rendue « le comité des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du conseil d'état entendu, » porte, art. 2, que les dépenses résultant de la construction de cet ouvrage et les frais de vérification auxquels ont donné lieu les plaintes des riverains du bras d'Altorff, seront répartis conformément aux ordonnances de 1760 et 22 octobre 1761.

La dépense s'est élevée à 11 617fr.49, non compris les frais de perception de la quote-part à recouvrer sur les propriétaires d'usines. Le préfet, par un arrêté du 14 novembre 1840, en a établi la répartition d'après les dispositions de l'ordonnance précitée du 28 février 1840.

Le sieur Lauth et d'autres propriétaires d'usines se sont pourvus auprès du conseil de préfecture contre cet arrêté; et, leur réclamation ayant été rejetée, par une décision du 2 juillet 1841, ils ont attaqué, devant le conseil d'état, les arrêtés du préfet et du conseil de préfecture, ainsi que l'ordonnance de 1840 qui en était la base.

Ils fondaient la recevabilité de leur recours contre un règlement d'administration publique, sur ce qu'ils n'avaient pas été préalablement entendus dans l'enquête qui l'avait précédé. En effet, l'enquête avait été ouverte, seulement sur la proposition des ingénieurs, relativement à la construction du seuil de partage, et nullement sur la répartition à faire des frais de cette construction. Ils soutenaient que les usagers du bras d'Altorff devaient concourir au payement de la dépense de ce seuil, dont l'établissement était une création nouvelle qui nécessitait un nouveau règlement.

Le ministre a combattu le pourvoi en ces termes : « Lorsque des plaintes lui sont parvenues sur les atteintes qui étaient portées à un réglement ancien et régulièrement consacré, l'administration n'a point dû se préoccuper de la question de savoir si les bases de ce réglement et les dispositions des actes qui le consacrent, avaient besoin de modifications. Son devoir était tout tracé : c'était de prescrire les mesures nécessaires pour que ces dispositions fussent exactement observées, afin d'assurer l'exécution du réglement de partage; c'est la mission qu'elle a remplie religieusement, car l'établissement du seuil fixe n'a

été considéré par elle que comme un moyen certain d'exécution d'un règlement de partage qui n'était point attaqué au fond, et qu'il ne s'agissait nullement de modifier. »

Le ministre argumentait en outre d'une ordonnance royale, rendue en conseil d'état, qui, en se fondant sur les ordonnances de l'intendant d'Alsace, citées plus haut, avait mis à la charge des villes de Strasbourg et de Molsheim, une portion de la dépense des travaux exécutés sans leur participation en 1814 et 1822, au déversoir d'Altorff.

L'ordonnance qui est intervenue a considéré la construction du seuil de partage comme un ouvrage nouveau et distinct de ceux dont s'étaient occupés les anciens règlements, quoique tendant au même but; ouvrage dont les frais ne pouvaient être répartis entre les intéressés que par un règlement d'administration publique; et elle a annulé la disposition de l'ordonnance du 28 février 1840, qui réglait cette répartition, par le motif que cette ordonnance n'avait pas été rendue dans la forme des règlements d'administration publique.

En voici le texte :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des sieurs Lauth, propriétaires des moulins de Hangenbieten et d'Oberschaffolsheim, Lauth, propriétaire du moulin de Wolfisheim et autres propriétaires (non dénommés) d'usines situées sur la Brusche; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 octobre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler pour excès de pouvoir et incompétence, un arrêté du conseil de préfecture du département du Bas-Rhin, en date du 2 juillet 1841, qui a rejeté leur opposition au rôle de répartition des frais de construction d'un nouveau seuil de partage des eaux, établi dans la Brusche en exécution de notre ordonnance du 28 février 1840; ce faisant, et interprétant ces termes de notre dite ordonnance, *les parties intéressées*, dire que les communes intéressées à la construction de ce seuil supporteront la moitié des 2/5 imposés aux usiniers, et tout au moins renvoyer les réclamants devant l'administration sur leur opposition à notre ordonnance précitée pour faire régler les frais de la dite construction conformément aux intérêts respectifs des parties;

Vu le mémoire ampliatif enregistré comme dessus

le 1er décembre 1841, par lequel les dits sieurs Lauth et consorts concluent à ce qu'il nous plaise ordonner la communication de leurs requêtes aux six communes d'Altorff, Dutleinheim, Duppigheim, Dorlisheim, Entzheim et Holtzheim; plus au fond, rapporter pour vice de forme l'ordonnance du 28 février 1840, et renvoyer les parties devant l'autorité compétente pour répartir après enquête la dépense de construction du seuil nouveau par contribution entre toutes les parties intéressées; subsidiairement, interpréter la dite ordonnance en ce sens que la répartition soit étendue aux susdites communes, et, par suite, annuler l'arrêté du préfet du 14 novembre 1840, qui a rendu exécutoire le rôle de répartition et l'arrêté du conseil de préfecture du 2 juillet 1841; très-subsidiairement seulement, et en tant que de besoin, annuler ces deux arrêtés comme anticipés et n'ayant pu être pris qu'après enquête et décision formelle sur les réclamations des usiniers;

Vu l'ordonnance et les enquêtes attaquées;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 25 novembre 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée de cette affaire;

Vu les conclusions additionnelles enregistrées comme dessus le 13 avril 1843, par lesquelles les sieurs Lauth et consorts concluent à ce qu'il nous plaise: 1° leur accorder le soit communiqué par lequel ils mettent en cause les six communes ci-dessus dénommées; 2° inviter notre ministre des travaux publics à transmettre à notre conseil divers documents, déclarant les requérants persister au surplus dans leurs précédentes conclusions avec dépens contre les communes;

Vu le rôle de répartition arrêté par le subdélégué de l'intendant d'Alsace, le 7 février 1752;

Vu l'ordonnance de l'intendant d'Alsace du 22 octobre 1761;

Vu le rapport d'ingénieur du 13 décembre 1838;

Vu toutes les pièces produites;

Vu la loi du 14 floréal an XI, et celle du 16 septembre 1807;

Ouï Me Cotelle, avocat des requérants;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le seuil de partage dont la construction a été prescrite par notre ordonnance du 28 février 1840 constituait un ouvrage nouveau et distinct, quoique tendant au même but, de ceux dont l'entretien et la reconstruction avaient fait l'objet des anciens règlements; que dès lors, aux termes des lois ci-dessus visées, il devait être statué sur la répartition des frais de construction de ce seuil par un règlement d'administration publique;

Considérant que notre ordonnance du 28 février 1840 n'a pas été rendue dans la forme des règlements d'administration publique;

Art. 1er. Notre ordonnance du 28 février 1840 est rapportée dans la disposition qui décide que la dépense des frais de construction du nouveau seuil de partage des eaux de la Brusche sera répartie conformément aux anciens règlements.

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Bas-Rhin, en date du 2 juillet 1841, qui rejette l'opposition des requérants au rôle de répartition des dits frais, est annulé.

3. Il sera statué par un règlement d'administration publique sur le mode de répartition des dépenses faites pour la construction du nouveau seuil.

4. Les conclusions des requérants sont rejetées pour le surplus.

(N° 425.)

[12 janvier 1844.]

Indemnités. — (Sr Landfried). — *Dommages ; dépossession ; conflit.* — *Il appartient à l'autorité judiciaire de statuer sur la propriété et de régler le prix d'un terrain réuni à la voie publique par suite de travaux de rectification de route.* — *L'autorité administrative est seule compétente pour apprécier les dommages causés à un bâtiment par les déblais effectués pour les mêmes travaux.*

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 31 août 1843, par le préfet de la Moselle, dans une instance engagée devant le tribunal civil de l'arrondissement de Sarreguemines, entre le sieur Jean Landfried, propriétaire, et le dit préfet représentant l'état;

Vu l'exploit du 13 juin 1843, par lequel le sieur Landfried assigne le préfet, comme représentant l'état, devant le tribunal civil de Sarreguemines, pour entendre dire qu'il est propriétaire, à Kellimer, d'un terrain situé devant sa maison, d'environ 4 mètres de largeur sur 7 de longueur, dont l'administration s'est emparée pour la rectification de la route royale n° 74; par suite, s'entendre, le préfet, condamner en sa qualité à payer au requérant la somme de 3 000 fr. à titre d'indemnité, tant pour la valeur du dit terrain que pour celui à abandonner, et aussi pour le préjudice occasionné à la dite maison, si mieux n'aime, à dire d'experts, et, en outre, aux dépens;

Vu trois lettres à la date des 8, 18 juillet et 7 août

1843, adressées par le préfet de la Moselle, à notre procureur près le tribunal de Sarreguemines, et ayant pour objet de proposer le déclinatoire;

Vu les conclusions prises à l'audience du 18 août 1843, par le sieur Landfried

Vu le jugement du même jour, 18 août, par lequel le tribunal rejette le déclinatoire;

Vu le jugement du 14 novembre, par lequel le tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit, déclare qu'il est sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet de notre procureur près le tribunal de Sarreguemines pour l'exécution des lois et règlements sur les conflits;

Vu les observations déposées au même parquet le 29 novembre 1843, au nom du sieur Landfried;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment la lettre écrite le 13 décembre 1843 au secrétaire général de notre conseil d'état par notre garde des sceaux, et de laquelle il résulte que les pièces de l'affaire sont arrivées à la chancellerie le même jour 13 décembre;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mai 1841;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la demande formée contre l'état par le sieur Landfried avait pour objet:

(1°) De faire reconnaître ses droits à la propriété et d'obtenir le prix d'un terrain réuni par l'administration à la route royale n° 74;

(2°) De faire apprécier les dommages causés à sa maison par suite des déblais opérés pour la rectification de cette route;

(3°) De faire régler le prix du terrain qui pourrait être

ultérieurement réuni à la voie publique par suite d'alignement ;

Mais que le tribunal de Sarreguemines a, par son jugement susvisé du 18 août 1843, réduit cette demande aux deux premiers chefs ;

Considérant que si, d'après la loi du 3 mai 1841, il appartient à l'autorité judiciaire de statuer sur la question de propriété et de régler le prix du terrain réuni à la route royale n° 74, l'autorité administrative seule est compétente, aux termes des lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807, pour apprécier les dommages causés à la maison du sieur Landfried, par suite des travaux de rectification de cette route ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de la Moselle, le 31 août 1843, est confirmé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative l'appréciation des dommages causés à la maison du sieur Landfried, par suite des travaux de rectification de la route royale n° 74.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 13 juin 1843, et le jugement rendu le 18 août suivant par le tribunal de Sarreguemines, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 426.)

[18 janvier 1844.]

Ponts. — (Pont suspendu de Parentignat). — *Abords; rétablissement de la circulation ; frais.* — *La disposition d'un cahier de charges pour la construction d'un pont et de ses abords, portant que* l'adjudicataire est tenu d'établir à ses frais un passage provisoire à l'aide d'un bac ou de bateaux dans tous les cas où la circulation sur le pont

serait interdite pour cause de travaux de réparation ou d'entretien, *n'est pas applicable au cas où la circulation est interrompue par une circonstance de force majeure sur les chemins aux abords. — Dès lors l'adjudicataire a le droit d'être indemnisé des frais de rétablissement et d'exploitation d'un bac pour le service d'une commune qui a été privée de ses communications avec le pont.*

Une ordonnance royale a homologué l'adjudication, passée le 23 avril 1830, pour l'établissement d'un pont suspendu sur l'Allier à Parentignat (Puy-de-Dôme), en remplacement des bacs de Parentignat, de Pradeaux et d'Orbeil.

Une des clauses insérées dans le procès-verbal de l'adjudication porte que le bac d'Orbeil ne pourra être supprimé qu'autant que les adjudicataires auront ouvert, à leurs frais, un chemin qui puisse rendre le pont abordable pour les habitants d'Orbeil et leurs voitures. Le chemin a été ouvert, et le bac supprimé. Mais ce chemin, établi sur le revers d'une montagne formée de terres argileuses et glissantes, exposé, en outre, aux corrosions de l'Allier, n'a pas tardé à être entraîné par des éboulements, et après de vaines tentatives pour le restaurer, la circulation est demeurée totalement interrompue entre Orbeil et le pont de Parentignat.

La commune d'Orbeil a demandé qu'on rétablît le chemin intercepté ou l'ancien bac. Les ingénieurs ayant reconnu que le chemin ne pouvait être reconstruit et mis à l'abri de nouveaux accidents, qu'au prix d'une dépense hors de proportion avec son importance, le préfet a mis la compagnie concessionnaire en demeure de rétablir à ses frais l'ancien bac d'Orbeil. Son arrêté était fondé sur la disposition de l'article 4 du cahier des charges, ainsi conçu : « L'adjudicataire est tenu également » d'établir à ses frais, et sans délai, un passage provisoire, à l'aide » d'un bac ou de bateaux en nombre suffisant, dans tous les cas où la » circulation sur le pont serait interdite pour cause de travaux de ré- » paration ou d'entretien. »

Les adjudicataires se sont pourvus, mais sans succès, contre cet arrêté et une décision ministérielle qui l'a approuvé. L'ordonnance, en date du 18 mai 1838, qui rejette leur requête, est fondée sur ce que la mesure dont ils se plaignent est un acte purement administratif non attaquable par la voie contentieuse, rien, d'ailleurs, ne faisant obstacle au recours des adjudicataires auprès du conseil de préfecture, pour y porter les réclamations qu'ils se croiraient fondés à faire par suite du rétablissement du bac d'Orbeil.

Les concessionnaires ont rétabli le bac; mais ils se sont retirés devant le conseil de préfecture, en lui demandant : 1° de déclarer que l'entretien, du chemin d'Orbeil au pont de Parentignat, n'était point à leur charge; 2° de leur régler une indemnité, tant à raison des frais de

premier établissement du bac d'Orbeil, que pour l'excédant de dépense résultant annuellement de son exploitation.

La première partie de ces demandes a été accueillie par un arrêté du 30 novembre 1838, auquel l'administration a acquiescé. Par une autre décision du 13 octobre 1840, le conseil de préfecture a condamné l'état à payer à la compagnie : 1° une somme de 3 162 fr. 92 c., pour frais de premier établissement du bac d'Orbeil ; 2° une indemnité annuelle de 1 000 fr. pendant toute la durée de la concession, à raison de l'augmentation de dépense que doit entraîner l'exploitation du bac.

Le ministre s'est pourvu au conseil d'état contre cette dernière décision, comme reposant sur une fausse interprétation du cahier des charges.

De son côté, la compagnie concessionnaire a formé un pourvoi incident, tendant à faire porter à 2 000 francs, l'indemnité annuelle de 1 000 francs qui lui a été allouée par la décision attaquée.

Le ministre a reconnu que la ruine du chemin n'était pas imputable à la compagnie, mais qu'elle provenait de circonstances de force majeure ; que, d'ailleurs, l'entretien de ce chemin n'avait pas été mise, comme sa construction, à la charge des concessionnaires, par une clause expresse du traité ; mais il a rappelé que l'ouverture de ce chemin, aux frais de la compagnie, avait été la condition stipulée par l'administration, pour la suppression du bac d'Orbeil. « Le conseil de préfecture, a-t-il ajouté, a jugé que la disposition de l'article 4 du cahier des charges ne trouverait son application qu'autant que la circulation serait interrompue sur le pont même, et non à ses abords ; mais, qu'est-ce que le pont de Parentignat pour les habitants d'Orbeil, sans un moyen d'y accéder? Ce moyen d'accès n'est-il pas une partie intégrante du pont, tellement que le chemin et le pont ne forment, pour la commune d'Orbeil, pour les droits d'usage qu'elle a à prétendre, qu'un tout indivisible? Que la circulation soit impossible sur le pont ou sur le chemin, c'est identiquement la même chose pour la commune, et dès lors la compagnie lui doit un autre moyen de traverser l'Allier, comme par le passé. Elle le lui doit en vertu de la force des choses, en vertu de l'article 4 de son cahier des charges. »

Le ministre a soutenu d'ailleurs que le péage à percevoir, par la compagnie, sur le bac rétabli, était une recette supplémentaire, sur laquelle elle ne pouvait plus compter depuis la destruction du chemin, et qui constituait pour elle une indemnité suffisante.

Contrairement à ces observations, l'ordonnance suivante a été rendue.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre secrétaire d'état au département des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 9 décembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du Puy-

de-Dôme, en date du 13 octobre 1840, qui a condamné l'état à payer aux concessionnaires du pont suspendu de Parentignat, sur l'Allier, une somme de 3 162 fr. 92 cent. pour frais de premier établissement du bac d'Orbeil, et une indemnité annuelle de 1 000 fr. jusqu'à l'entière suppression du dit bac;

Vu le cahier des charges pour l'établissement du pont de Parentignat, en date du 6 mars 1830; le procès-verbal d'adjudication du dit pont, en date du 23 avril même année et l'ordonnance royale du 18 juillet suivant, lesquelles pièces enregistrées comme dessus, le 9 décembre 1840;

Vu l'arrêté du préfet du département de Puy-de-Dôme, en date du 13 mai 1836 enregistré comme ci-dessus;

Vu notre ordonnance du 18 mai 1838;

Vu les arrêtés du conseil de préfecture du Puy-de-Dôme, en date des 30 septembre 1838 et 13 octobre 1840;

Vu le mémoire à nous présenté au nom des administrateurs et gérant de la société du pont suspendu de Parentignat, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 25 février 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise rejeter le pourvoi de notre ministre des travaux publics, et, statuant sur le pourvoi incident contre l'arrêté du 13 octobre 1840, le réformer sur le chef qui condamne l'état à payer une seule fois la dépense du rétablissement du bac d'Orbeil; en conséquence, ordonner que la dépense du renouvellement du bac sera payée par l'état, toutes les fois qu'il y aura lieu de le faire pendant la concession; ordonner, en outre, que l'indemnité annuelle pour le service du bac et la privation des droits de péage du pont sera portée à la somme de 2 000 francs;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics au vice-président de notre conseil d'état; la dite lettre en date du 19 décembre 1842, enregistrée le 20 du même mois au secrétariat général de notre conseil d'état;

Vu le mémoire en réplique à nous présenté au nom des administrateurs et gérant du pont de Parentignat, le dit mémoire enregistré comme dessus le 21 mars 1843;

Ouï Mᵉ Chevrier, avocat des administrateurs de la société du pont de Parentignat;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur le recours de notre ministre des travaux publics:

Considérant que les concessionnaires du pont de Parentignat n'ont rétabli le bac d'Orbeil qu'en exécution de l'arrêté du préfet du Puy-de-Dôme, en date du 13 mai 1836;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 du cahier des charges les dits concessionnaires ne sont tenus d'établir à leurs frais et à l'aide de bac ou bateaux, un passage provisoire que dans le cas où la circulation est interrompue pour cause de travaux sur le pont même de Parentignat; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme a déclaré qu'il était dû une indemnité à la compagnie de Parentignat, à raison du rétablissement du bac d'Orbeil, tant pour les frais de ce rétablissement, que pour le préjudice annuel éprouvé par les concessionnaires;

Sur le pourvoi incident:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a justement apprécié l'indemnité due à raison du préjudice annuel, et qu'il n'y a pas lieu de statuer, du moins quant à présent, relativement à la dépense que pourrait nécessiter le renouvellement du bac d'Orbeil;

Art. 1ᵉʳ. Le recours de notre ministre des travaux publics et le pourvoi incident des administrateurs gérants du pont suspendu de Parentignat sont rejetés.

(N° 427.)

[20 janvier 1844.]

Établissement de trois ponts suspendus dans le prolongement de l'axe du cours Napoléon, à Lyon (Rhône), *le premier sur la Saône, le second sur le Rhône et le troisième sur la gare de la Vitriolerie.*

1° ORDONNANCE DU ROI ET TARIF (21 avril 1843).

Art. 1er. Il sera procédé, par voie de publicité et de concurrence, à l'adjudication des travaux d'établissement de trois ponts suspendus dans le prolongement de l'axe du cours Napoléon, à Lyon, le premier sur la Saône, le second sur le Rhône et le troisième sur la gare de la Vitriolerie, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente ordonnance.

L'adjudication sera passée au rabais de la durée d'un péage dont la perception sur chacun des trois ponts aura lieu au profit de l'adjudicataire, d'après le tarif ci-dessous fixé.

Le maximum de la durée de la concession sera déterminé par l'administration dans un billet cacheté qui ne sera ouvert qu'après le dépôt des soumissions.

2. Le tarif des droits de péage est fixé ainsi qu'il suit :

	fr.	c.
1° Pour une personne en âge de marcher, chargée ou non chargée.	»	02½
2° Chaque cheval, jument, mule ou mulet, âne, ânesse, bœuf, vache, non chargé, compris le conducteur.	»	05
3° Chaque cheval, jument, mule, mulet, âne, ânesse, chargé, compris le conducteur.	»	07½
4° Chaque couple de brebis, chèvres, veaux, porcs et autres, soit que les couples soient formés de mêmes ou de différentes espèces, non compris le conducteur.	»	02½
5° Chaque animal de l'espèce détaillée à l'article précédent formant nombre impair ou marchant isolément, y compris le conducteur.	»	05

	fr. c.
6° Une voiture suspendue ou non suspendue, destinée au transport des voyageurs, attelée d'un cheval, y compris le conducteur	» 12½
Chaque cheval en sus	» 07½
Les personnes qui seront dans les voitures, ainsi que les domestiques, payeront séparément le droit fixé par l'art. 1er.	
7° Une voiture chargée, de quelque forme qu'elle soit, non destinée au transport des voyageurs, attelée d'un seul cheval, compris le conducteur	» 12½
Chaque cheval en sus	» 07½
8° Une voiture vide, de quelque forme qu'elle soit, non destinée au transport des voyageurs, attelée d'un seul cheval, compris le conducteur	» 10
Chaque cheval en sus	» 05
9° Un cavalier avec son cheval	» 07½
N'est pas considéré comme cavalier celui qui, montant un cheval non sellé ni chargé, traversera le pont isolément ou comme conducteur d'autres animaux des espèces désignées en l'article 2.	
10° Une brouette ou carriole à bras, chargée ou non chargée, traînée par une seule personne	» 05

Sont exempts de péage (*outre les exemptions d'usage*) :

Les élèves du collége royal, de l'école royale vétérinaire, des séminaires de Lyon et des écoles primaires de Lyon et de la Guillotière, marchant réunis et conduits par leurs maîtres.

Sont également exempts les ministres des cultes dans l'exercice de leur ministère ;

Seront, en outre, exempts des droits de péage, mais seulement sur le pont à construire dans le prolongement de la digue de la Vitriolerie, les chevaux, charretiers et mariniers remontant les bateaux.

3. L'adjudication sera soumise à l'approbation de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics.

2° CAHIER DES CHARGES.

Clauses ordinaires et communes aux ponts suspendus :

Voir *le cahier des charges du pont de Pascau*, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. I, 1841 (n° 68, page 327).

Variantes et clauses locales.

Art. 1er. L'adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois ans, à dater de l'homologation de son adjudication, ou plus tôt, si faire se peut, les ouvrages ci-après désignés, représentés sur le plan général ci-joint et qui consistent :

(1°) A construire un pont suspendu sur la Saône, dans le prolongement de l'axe du cours Napoléon;

(2°) A construire un pont suspendu sur le Rhône, aussi dans le prolongement de l'axe du même cours Napoléon;

(3°) A remblayer l'allée principale du cours Napoléon, et à régler le profil en long et en travers, de manière à ce que l'eau n'y séjourne jamais;

(4°) A construire un pont suspendu sur l'ancien bras du Rhône, fermé en 1838 et destiné à devenir une gare; ce pont étant établi, comme les deux précédents, dans le prolongement de l'axe du cours Napoléon;

(5°) A construire, entre le dernier pont et le précédent, une levée insubmersible;

(6°) A ouvrir et entretenir une route neuve, dans le prolongement du même axe du cours Napoléon, depuis le pont à construire sur la gare jusqu'à la rencontre, au delà du faubourg de la Guillotière, de la route royale n° 7 de Paris à Antibes, près le fort Lamothe.

Les parties les plus basses des tabliers de tous les ponts, pris au milieu de leur longueur, devront être à 10^{m}.20 (1), au-dessus du niveau de l'étiage, repéré pour le Rhône, au zéro de l'échelle du pont de la Guillotière, et, pour la Saône, au zéro de l'échelle du pont d'Ainay; la pente en long du milieu des travées, vers les culées, ne pourra pas excéder 0^{m}.02 par mètre.

Tous les revêtements des piles, des culées et des piliers de support, seront en pierre de taille de Villebois, sauf la base des piles et les murs en aile des culées, dont les angles et les parties arrondies seront en pierre de taille, et dont le remplissage pourra être en moellons piqués des carrières de Brena.

Les chaussées aux abords, dans le sens de l'axe des ponts, ne pourront pas avoir plus de 0^{m}.03 par mètre, sauf au pont sur la Saône, où la pente sur la rive droite pourra être de 0^{m}.04.

Les raccordements, dans le sens de la longueur des quais, n'auront pas de pente de plus de 0^{m}.04 par mètre.

Le pont sur la Saône sera d'une seule travée et aura au moins 118^{m}.00 entre ses culées. Les chaînes de retenue seront disposées de manière à ne point former saillie sur les quais.

Il sera établi, en avant de chaque culée, un chemin de halage, pavé, de 6^{m}.00 de largeur, élevé à 3^{m}.50 au-dessus de l'étiage, se raccordant à l'amont et à l'aval avec les quais existant sur la rive gauche et avec les quais projetés sur la rive droite, et dont le tracé figure sur le plan général du quai Fulchiron, approuvé par M. le directeur général des ponts et chaussées, le 6 mars 1839, au moyen de rampes de 0^{m}.08 au plus par mètre, et faisant avec le quai des angles qui ne pourront pas avoir plus de 30 degrés sexagésimaux.

---

(1) 9 mètres, décision verbale de M. le sous-secrétaire d'état du 10 mai 1843, confirmée, le 23 août, d'après l'avis du conseil général, avec cette modification que le pont sur la gare ne sera établi qu'à la hauteur de 7 mètres.

Le pont sur le Rhône aura au moins 190m.00 de débouché linéaire entre les culées, déduction faite de l'épaisseur des piles ; il ne pourra avoir plus de trois travées.

Il sera établi, en avant de chacune de ses culées, une banquette de halage, pavée, de 6m.00 de largeur, élevée à 3m.50 au-dessus du niveau de l'étiage, raccordée tant à l'amont qu'à l'aval avec le terre-plein du quai de la rive droite, et avec le couronnement de la digue de la Vitriolerie, par des rampes de 0m.08 au plus par mètre, et faisant, avec la direction du quai et de la digue, des angles de 30 degrés au plus.

Le pont sur la gare de la Vitriolerie, aura, d'une seule travée, 40m.00 de débouché au moins entre ses culées, avec banquettes de halage empierrées de 3m.00 de largeur à 3m.50 au-dessus de l'étiage, raccordées avec les berges par des rampes de 0m.10 au plus d'inclinaison par mètre, et faisant, avec une perpendiculaire à l'axe des ponts, des angles de 30 degrés au plus.

La route à ouvrir en ligne droite, entre le Rhône et la route royale n° 7, dans le prolongement de l'axe des ponts et du cours Napoléon, sera, dans tous les points, élevée à la hauteur du couronnement de la digue de la Vitriolerie, afin d'être insubmersible comme cette digue. Le profil transversal de la route se composera d'une chaussée de 8m.00 en cailloutis et de deux trottoirs de 6m.00 chacun, soutenus du côté de la chaussée au moyen de bordures en pierres formant saillie de 0m.15. La chaussée aura 0m.30 d'épaisseur et sera composée de cailloux, cassés à une grosseur telle qu'ils puissent passer en tous sens à travers un anneau de 0m.04 de diamètre; le bombement de la chaussée et des accotements est fixé au $\frac{1}{50}$ de la largeur totale.

L'allée principale du cours Napoléon, dans la presqu'île Perrache, entre les deux lignes d'arbres qui la bordent, sera exhaussée et réglée dans toute sa largeur et dans toute sa longueur entre le Rhône et la Saône, de manière à ce que l'eau ne puisse jamais y séjourner, et trouve toujours un écoulement par des surfaces unies inclinées à 0m.005 au moins par mètre.

Son profil en travers présentera une courbe en arc de cercle de 10m.00 de corde et 0m.15 de flèche, formant chaussée d'empierrement au milieu, construite comme celle de la route neuve et accompagnée de deux accotements inclinés vers les arbres, à raison de 0m.03 par mètre avec revers de 2m.00 de largeur, également inclinés à 0m.03, formant à droite et à gauche, des ruisseaux pavés, dont la pente ne sera pas de moins de 0m.005 par mètre, et qui verseront les eaux dans le Rhône et dans la Saône, à l'aide d'égouts couverts, dans la partie qui traversera les quais.

Cette allée sera raccordée avec les allées latérales, à partir de la ligne des arbres, de manière à ce qu'il n'y ait nulle part des pentes de plus de 0m.01 par mètre.

Dans le cas où l'adjudicataire le jugerait à propos, cette disposition pourra être changée, de manière à laisser l'allée principale en promenade gazonnée, et à établir le passage des voitures en dehors du cours, le long des maisons. Dans ce cas, les terrassements pour remblais seront faits comme il vient d'être dit; mais la chaussée d'empierrement,

au lieu d'être au milieu du cours, sera établie le long des maisons qui le bordent du côté du nord.

L'adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais tous les terrassements et travaux d'art qui seront jugés nécessaires pour assurer l'écoulement de toutes les eaux, dont le cours serait détourné ou modifié par le fait de l'exécution des ouvrages compris au présent cahier des charges.

Art. 2, conforme à l'art. 2 du pont de Pascau, sauf le paragraphe additionnel suivant :

Avant l'emploi, les fils de fer qui devront entrer dans la composition des câbles seront soumis à des essais, dans le but de s'assurer qu'ils peuvent résister à une tension de 72 kilogrammes par millimètre.

Art. 3, conforme au paragraphe 1er de l'art. 3 du pont de Pascau, sauf l'addition suivante :

Si le pont sur le Rhône se compose de plusieurs travées, chaque travée sera soumise séparément à l'épreuve ci-dessus indiquée.

Articles 4 et 5, conformes aux articles 4 et 5 du pont de Pascau.

Art. 6, conforme aux paragraphes 1 et 2 de l'art. 6 du pont de Pascau.

Art. 7, conforme à l'art. 7 du pont de Pascau.

Art. 8, conforme aux paragraphes 1, 6, 7, 8 et 9 de l'art. 8 du pont de Pascau.

Art. 9, conforme à l'art. 9 du pont de Pascau.

Art. 10, conforme à l'art. 10 du pont de Pascau, sauf la variante suivante :

Montant du cautionnement . . . . 50 000 fr.

Articles 11 et 12 conformes aux articles 11 et 12 du pont de Pascau.

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée le 29 décembre 1843, par le préfet du Rhône, au sieur Seguin (Jules) et compagnie, moyennant la concession des droits à percevoir sur les trois ponts, pendant 78 ans et 5 mois.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre, le 20 janvier 1844.

(N° 428.)

[31 janvier 1844.]

Rectification de la route départementale du Doubs n° 20, *de Morteau aux Brenets*, *entre Villers-le-Lac* (Doubs) *et le Locle* (principauté de Neuchâtel).

1° ORDONNANCE DU ROI (19 août 1843).

Louis-Philippe, etc.

Savoir faisons que, entre nous et le gouvernement de la principauté et canton de Neuchâtel, il a été conclu à Paris, le 29 mai 1843, une convention, suivie d'annexes, pour la rectification d'une route entre la France et la dite principauté;

Convention dont les ratifications ont été échangées, également à Paris, le 10 du présent mois, et dont la teneur suit :

Convention.

Au nom de la très-sainte et indivisible trinité.

Sa majesté le roi des Français et le gouvernement de la principauté et canton de Neuchâtel ayant reconnu, d'un commun accord, la nécessité de rectifier, dans l'intérêt des communications entre les deux pays, l'ensemble de la route départementale du Doubs, n° 20, qui s'étend de Morteau aux Brenets, entre Villers-le-Lac et le Locle,

Nous soussignés,

François-Pierre-Guillaume Guizot, grand'croix de l'ordre royal de la Légion d'Honneur, ministre et secrétaire d'état au département des affaires étrangères de sa majesté le roi des Français,

Et *Georges de Tschann*, chargé d'affaires de la Confédération Suisse, à Paris,

Dûment autorisés, sommes convenus, à cet effet, des articles suivants :

Art. 1er. Les travaux à exécuter, tant sur le territoire français que sur celui de la principauté de Neuchâtel, pour la rectification de la dite route entre Villers-le-Lac et le Locle, seront entrepris par voie d'adjudication, conformément aux dispositions du cahier des charges ainsi qu'au plan annexés à la présente convention, et moyennant la concession d'un droit de péage dont la durée ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans.

2. Les droits que l'adjudicataire sera autorisé à percevoir sur la nouvelle route, pendant le laps de temps qu'aura déterminé l'adjudication, ne pourront excéder ceux du tarif également ci-annexé et indiquant des exceptions auxquelles l'adjudicataire sera tenu de se conformer.

3. L'adjudication des travaux de l'entreprise aura lieu sous le plus bref délai, dans la ville de Besançon, à l'hôtel de la préfecture, avec concurrence et publicité, en présence d'un délégué du gouvernement de Neuchâtel; et cette adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir reçu l'approbation des deux gouvernements.

Fait double à Paris, le 29 mai 1843, sous la réserve de l'approbation de sa majesté le roi des Français et du gouvernement de la principauté et canton de Neuchâtel.

(L. S.) Signé GUIZOT.
(L. S.) DE TSCHANN.

PREMIÈRE ANNEXE A LA CONVENTION CI-DESSUS.

Cahier des charges.

Art. 1er. L'adjudicataire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de trente mois, à dater du jour de l'approbation de l'adjudication, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à la rectification, tant sur le territoire français que sur le territoire de la principauté de Neuchâtel, de la route départe-

mentale du Doubs, n° 20, de Morteau aux Brenets, entre Villers-le-Lac et la ville du Locle.

L'adjudicataire n'emploiera que des matériaux de bonne qualité, tant pour la chaussée que pour les ouvrages d'art, et devra se conformer à toutes les règles qu'exige une construction solide et durable.

Dans aucun cas, il ne pourra se prévaloir du montant de la dépense, à quelque taux qu'elle s'élève, pour réclamer aucune indemnité quelconque.

Il est expressément stipulé que l'ancienne route restera ouverte à la circulation, concurremment avec la nouvelle, sans que l'adjudicataire puisse élever aucune réclamation à cet égard.

Le bureau de perception du péage, du côté de Villers-le-Lac, ne pourra être placé qu'au delà du point où la nouvelle route se séparera de l'ancienne, et de manière que la circulation puisse s'opérer en franchise sur toute la longueur de l'ancienne route.

L'adjudicataire sera tenu d'acquitter de ses deniers, et telle qu'elle aura été réglée par l'autorité compétente, l'indemnité à laquelle le propriétaire des bâtiments de la douane des Pargots aura droit par suite de l'abandon de tout ou partie de ces bâtiments par le service des douanes.

2. L'adjudicataire sera tenu de se conformer en tout point, pour l'exécution de ces travaux, au projet dont les devis et dessins sont annexés au présent cahier des charges.

Dans le cours des travaux, l'adjudicataire aura la faculté de proposer les améliorations et les changements que l'expérience lui suggérera; mais il ne pourra les opérer que sous l'autorisation préalable des deux gouvernements. Il devra d'ailleurs conserver, dans les variantes qu'il pourrait avoir à proposer au tracé projeté, le *maximum* de pente et le *maximum* de rayon de courbure déterminés par le projet.

3. Toutes les dispositions à faire pour que la circulation ne soit pas interrompue pendant la durée des travaux, pour qu'elle s'effectue toujours avec sécurité sur les points où la rectification coupe les communications existantes, enfin pour qu'elle soit entravée le moins possible, seront entièrement à la charge de l'adjudicataire, ainsi que le rétablissement des cours d'eau qui auraient été suspendus ou modifiés par les ouvrages dépendant de son entreprise.

L'adjudicataire devra faire, également à ses frais, toutes les dispositions nécessaires pour faciliter le passage des traîneaux dans les percées souterraines, pendant l'hiver, et éclairer ces souterrains pendant la nuit, si cette mesure est reconnue nécessaire.

4. L'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance respective des administrations des deux pays, tant pour l'exécution des ouvrages que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées au présent cahier des charges.

Les frais d'étude et de rédaction du projet, ceux de tracé, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par l'adjudicataire.

Ces frais seront réglés, suivant qu'il y aura lieu, par le ministre des travaux publics et le gouvernement de la principauté de Neuchâtel,

et l'adjudicataire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse qui lui sera désignée, pour être distribué à qui de droit.

5. Aussitôt après l'achèvement des travaux, et avant que le public soit mis en jouissance, il sera procédé à leur réception provisoire par les ingénieurs des deux pays, qui dresseront procès-verbal de cette opération.

Sur le vu de ce procès-verbal, et dans le cas où il constaterait que les ouvrages ont été exécutés conformément au projet adopté et aux règles de l'art, le préfet du département du Doubs autorisera, de concert avec les autorités compétentes du canton de Neuchâtel, l'ouverture de la route et la perception du péage.

Toutefois le public devra avoir été prévenu de la mise en activité du péage, au moins un mois à l'avance, par des affiches aux frais de l'adjudicataire et au nombre de six cents, placardées, par les soins des deux administrations, dans l'étendue du département du Doubs et dans la principauté de Neuchâtel.

La réception définitive aura lieu un an après la réception provisoire.

6. La nouvelle route sera constamment entretenue en bon état dans toutes ses parties, pendant la durée de la concession. Les frais de toute nature, relatifs à cet objet, ceux de construction première, et même, le cas échéant, ceux de reconstruction par suite de quelque événement que ce soit (le cas de force majeure excepté), demeureront à la charge de l'adjudicataire.

L'entretien consistera principalement dans l'ébouage fréquent, le répandage, à temps opportun, de pierres cassées de manière à passer en tous sens dans un anneau de $0^{m}.06$ de diamètre, la conservation de l'épaisseur du bombement et du profil primitif de la chaussée, de la forme et de la pente des fossés et banquettes, le maintien en bon état des ouvrages d'art, etc.

Pour assurer l'exécution de cette clause, il pourra être fait, toutes les fois que les administrations des deux pays le jugeront convenable, une visite détaillée de la rectification et de toutes ses parties.

Des sondes pourront être ordonnées, à toute époque, afin de constater l'épaisseur de l'empierrement de la chaussée.

7. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement à la nouvelle route et aux chemins de raccordement seront achetés et payés, par l'adjudicataire, de ses propres deniers.

8. Si l'adjudicataire ne s'accorde pas avec les propriétaires, sur le prix des terrains et bâtiments à acquérir pour l'établissement de la nouvelle route, il sera substitué à tous les droits, comme il sera soumis à toutes les obligations qui dérivent pour le gouvernement français, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'adjudicataire se conformera, pour l'acquisition des terrains et bâtiments situés sur le territoire de Neuchâtel aux lois de la principauté de Neuchâtel en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

9. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront payées par l'adjudicataire, à l'amiable ou sur le règlement du

conseil de préfecture du département du Doubs, en ce qui concerne le territoire français. Pour la partie de la rectification comprise sur le territoire neuchâtellois, le règlement des indemnités aura lieu de la manière usitée dans cet état.

10. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, il lui sera concédé, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, le produit d'un péage à percevoir conformément au tarif annexé à la convention spéciale conclue entre le gouvernement français et le gouvernement de Neuchâtel.

L'adjudicataire recevra en outre, à titre de subvention, une somme de trente mille francs, savoir :

Vingt mille francs sur le fonds subventionnel inscrit au budget du ministère des travaux publics, pour encourager les entreprises qui s'exécutent par voie de concession de péage, ci. . . . . . . 20 000 fr.

Dix mille francs sur les fonds du budget du département du Doubs, ci. . . . . 10 000 fr.

Les vingt mille francs accordés sur les fonds du trésor public seront délivrés à l'adjudicataire, moitié après l'exécution constatée de la moitié des travaux, et l'autre moitié après l'achèvement et la réception définitive des ouvrages.

Les dix mille francs payables sur les fonds du budget du département du Doubs, seront acquittés en dix annuités de mille francs chacune, conformément à la délibération du conseil général de ce département du 14 septembre 1842.

Il ne pourra être accordé d'augmentation dans la durée de la concession qu'en cas de suppression momentanée de la perception du péage par force majeure.

Dans ce cas, la durée de l'interruption, dûment constatée, sera, à l'expiration de la concession, ajoutée à la dernière année, de manière à former le complément de la jouissance due à l'adjudicataire.

A l'expiration de la concession, la route et ses dépendances seront remises en parfait état d'entretien aux gouvernements des deux états. La partie de route située sur le territoire français sera entretenue sur les mêmes fonds et de la même manière que la portion de route qu'elle est destinée à remplacer.

Les terrains achetés des deniers de l'adjudicataire pour l'établissement de la nouvelle route, de ses talus, des dépôts, des raccordements avec les routes existantes, et enfin toutes les dépendances et accessoires de la route, resteront la propriété des deux états, dans les limites de leurs territoires respectifs, sans pouvoir donner lieu à aucune répétition de la part de l'adjudicataire.

Articles 11 *et* 12, *conformes aux articles* 11 *et* 12 *du cahier des charges de la rectification de la route d'Arbois à Gex* (Annales, *Lois et Ordonnances*, 2ᵉ série, t. III, 1843, page 490).

13. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et l'adjudicataire, sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrative-

ment, pour la partie de la rectification comprise sur le territoire français, par le conseil de préfecture du département du Doubs, sauf le recours au conseil d'état ; et pour la partie située sur le territoire de Neuchâtel, suivant les lois et la juridiction de cet état.

14. L'adjudication de l'entreprise sera indivisible et aura lieu en France, à la préfecture du département du Doubs, en présence d'un délégué de l'administration de la principauté de Neuchâtel.

15. Dans le cas où les souscripteurs de la soumission du 18 janvier 1839 ne seraient pas déclarés adjudicataires, ils recevront de l'adjudicataire éventuel une somme de trois mille francs, à titre d'indemnité pour les frais des premières études du projet par eux avancés.

16. Le concessionnaire sera tenu d'élire, dans le département du Doubs, un domicile auquel toutes significations et notifications lui seront régulièrement faites, pour les actes qui se rattachent à son entreprise. A défaut d'élection de ce domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Doubs. Il se conformera, à cet égard, aux lois et usages de la principauté de Neuchâtel.

17. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée, d'une part, par le ministre des travaux publics de France, et, de l'autre part, par le gouvernement de la principauté de Neuchâtel.

Arrêté, le 14 avril 1843.

Le ministre des travaux publics,
J.-B. TESTE.

DEUXIÈME ANNEXE.

Tarif.

1° Pour chaque cheval attelé à une voiture suspendue.	60 c.
2° Pour chaque cheval ou mulet attelé ou paire de bœufs attelés.	60
3° Pour chaque cheval ou mulet ou tête de bétail.	15
4° Pour chaque âne ou ânesse attelé.	10
5° Pour chaque âne ou ânesse.	05

Seront exempts du droit de péage,

1° Les fonctionnaires français ci-après désignés, lorsqu'ils se transporteront à cheval ou en voiture pour l'exercice de leurs fonctions : le préfet du département du Doubs, le sous-préfet de l'arrondissement de Pontarlier, les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les officiers de justice, les employés des contributions directes et indirectes, ceux de l'administration forestière et des douanes, ceux des lignes télégraphiques ;

2° Les voitures et bêtes de trait, attelées ou non attelées, employées au service des ponts et chaussées, sur la présentation d'un ordre de service signé par l'ingénieur en chef ;

3° Les courriers et malles-postes portant les dépêches du gouvernement, les facteurs ruraux ;

4° La gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, les militaires voyageant en corps ou isolément, à la charge, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

5° Les transports militaires ou d'artillerie, quand ils sont exécutés par les agents du gouvernement.

Les exemptions sont applicables aux fonctionnaires et agents du même ordre, et aux services correspondants dans la principauté de Neuchâtel, ainsi qu'aux personnes déléguées par les gouvernements des deux états, pour toutes les opérations relatives à l'exécution de la rectification.

Arrêté, le 14 avril 1843.

Le ministre des travaux publics,
J.-B. TESTE.

TROISIÈME ANNEXE.

(Plan général de la route départementale entre Villers-le-Lac et le Locle.)

2° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée le 9 décembre 1843 par le préfet du Doubs aux sieurs Perrenoud, Jacot-Péaget, Robert, Brétillet et Singier, moyennant la concession des droits à percevoir sur la route rectifiée pendant 99 ans, et une subvention de 30 000 fr., dont 20 000 fr. sur les fonds du trésor, et 10 000 fr. sur les fonds du département du Doubs.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre le 31 janvier 1844.

(N° 429.)

[1er février 1844.]

Travaux publics. — (Sr Ducasse). — *Entrepreneur.* — *Décompte ; réclamations ; intérêts.* — *Chose jugée.* — *Décision interlocutoire.* — *Les intérêts pour cause de retard de payement ne sont dûs à l'entrepreneur qu'à l'expiration du délai de garantie. C'est à tort que le conseil de préfecture les lui alloue à partir du jour de sa demande.* — *Décidé qu'un arrêté ordonnant une*

enquête pour le règlement des prix de travaux exécutés en dehors du devis, avait acquis l'autorité de la chose jugée relativement à la question de savoir si l'entrepreneur avait agi en vertu d'un ordre écrit des ingénieurs.

Un arrêté du conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées, du 30 mars 1839, a prononcé la résiliation du traité en vertu duquel le sieur Ducasse s'est rendu adjudicataire des travaux de construction d'un pont en maçonnerie sur l'Arros, à Chelle. Cet arrêté a en outre ordonné qu'avant de statuer sur les réclamations de l'entrepreneur relatives au décompte des travaux déjà effectués, il serait procédé à une enquête.

Par un second arrêté du 14 janvier 1840, le conseil de préfecture homologuant le rapport de l'architecte commis, par sa décision précédente, pour la vérification du décompte, a réglé à 33 279fr.37 la somme qui était due à l'entrepreneur. Cette somme excède de 3 003fr.75 le montant du décompte dressé par les ingénieurs. La différence provient de ce que les ingénieurs n'avaient compté à l'entrepreneur que comme maçonnerie de libages et de briques, conformément aux indications du devis, une partie de maçonnerie réellement exécutée en pierre de taille, tandis que le conseil de préfecture a tenu compte à l'entrepreneur de l'augmentation de dépense résultant de cette substitution. Une autre disposition du même arrêté a alloué au sieur Ducasse les intérêts de droit à partir du 9 janvier 1839, date de sa réclamation.

Pourvoi du ministre fondé sur une violation des articles 7 et 34 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs.

L'art. 7 aurait été violé en ce que la substitution opérée par le sieur Ducasse n'aurait pas été prescrite par un ordre écrit des ingénieurs, mais qu'elle aurait été seulement tolérée sur la demande de cet entrepreneur, et à la condition qu'il ne lui serait tenu compte que du prix de la maçonnerie de libages ou de briques.

Le conseil de préfecture avait refusé dans sa dernière décision d'examiner les observations des ingénieurs sur ce point, par le motif que l'arrêté du 30 mars 1839 avait définitivement tranché la question en faveur de l'entrepreneur.

Le ministre repoussait l'application de cette fin de non-recevoir. Il soutenait que si le chef de la décision du 30 mars relatif à la résiliation était devenu définitif par l'adhésion de l'administration, on ne pouvait invoquer l'autorité de la chose jugée à l'égard du chef relatif à la vérification du décompte, lequel constituait un simple jugement préparatoire tout à fait distinct du précédent. L'ordonnance qui suit a reconnu que la question relative à l'existence des ordres écrits avait été décidée contradictoirement entre l'entrepreneur et l'administration par la décision du 30 mars devenue définitive faute d'appel.

Quant aux intérêts, le ministre faisait observer que l'entrepreneur n'y aurait droit, aux termes de l'art. 34 des clauses et conditions, que

si, les travaux étant définitivement reçus, le solde liquide de l'entreprise ne pouvait pas lui être délivré à l'expiration du délai de garantie; que telle n'était pas la position du sieur Ducasse, et que le conseil de préfecture ne pouvait dès lors lui allouer d'intérêts hors du seul cas prévu par le cahier des charges.

Il a été fait droit à cette partie des conclusions du ministre.

Voici le texte de l'ordonnance qui a été rendue :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 6 mai 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise réformer l'arrêté du conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées en date du 14 janvier 1840, dans celle de ses dispositions qui accorde au sieur Ducasse: 1° 3 003 fr. 76 cent. pour travaux faits en dehors des prescriptions du devis, et substitution de la pierre de taille aux briques et libages, bien que l'entrepreneur ne représente pas l'ordre écrit en vertu duquel ces travaux auraient été exécutés; 2° les intérêts de droit à partir du 9 janvier 1840, jour de la demande;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Ducasse, enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 30 décembre 1840, et concluant au rejet du recours de notre dit ministre et au maintien pur et simple de l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal d'adjudication des travaux du pont de Chelle;

Vu le décompte notifié à l'entrepreneur Ducasse par l'administration, le 6 janvier 1839;

Vu le pourvoi du sieur Ducasse du 9 janvier 1839 au conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées, en révision du dit décompte;

Vu l'arrêté du 30 mars 1839;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics du 3 octobre 1839;

Vu les rapports des 14, 18 et 22 avril 1840, du sieur

Blanchet, conseiller de préfecture, et le rapport du 20 mai suivant, du sieur Artigala, architecte du département des Hautes-Pyrénées.

Vu l'art. 34 des clauses et conditions générales du cahier des charges;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Ensemble toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Ouï Me Parrot, avocat du sieur Ducasse;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la fin de non-recevoir relative aux ordres écrits pour les changements apportés aux prescriptions du devis:

Considérant que, par son arrêté du 30 mars 1839, le conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées avait reconnu que des ordres écrits avaient été donnés à l'entrepreneur pour la substitution de la pierre de taille aux briques et libages indiqués au devis pour la construction des culées du pont;

Considérant, d'une part, que le dit arrêté était contradictoire, et que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de statuer de nouveau sur ce chef;

Considérant, d'autre part, que le dit arrêté n'ayant pas été attaqué a acquis l'autorité de la chose jugée;

En ce qui concerne le prix des travaux en dehors des prescriptions du devis:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la pierre de taille substituée aux briques et libages est de même nature et de même travail que la pierre de taille prescrite au devis (1); qu'ainsi le conseil de préfecture a fait une

---

(1) D'après plusieurs témoignages reçus dans l'enquête, lorsqu'une pierre destinée aux parements vus présentait quelque défaut on l'employait comme libage du côté des terres, d'où l'on concluait que cette pierre rebutée ne pouvait être payée aussi cher que la pierre de taille prescrite au devis.

juste application du devis en ordonnant de payer comme pierre de taille les pierres substituées aux briques et libages ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'art. 34 des clauses et conditions générales du cahier des charges les intérêts pour cause de retard de payement ne sont dus à l'entrepreneur qu'à l'expiration du délai de garantie ; que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué des intérêts au sieur Ducasse, à partir du jour de sa demande ;

Art. 1er. L'arrêté attaqué est réformé dans celle de ses dispositions qui alloue des intérêts au sieur Ducasse, à partir du jour de sa demande.

2. Les dits intérêts commenceront à courir du jour de l'expiration du délai de garantie.

3. Le surplus des conclusions de notre ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 430.)

[1er février 1844.]

Domaine public. — Procédure. — (Sr Gouzer). *— Constructions de simple tolérance; révocation de l'autorisation ; indemnité prétendue. — Pourvoi ; signification au ministre par le préfet et la partie intéressée. — L'autorisation d'établir un chantier sur l'emplacement d'un port est un acte de pure tolérance, et reste nécessairement subordonnée aux exigences des besoins du port et de la police de la navigation. — Dès lors la suppression du dit chantier par suite de travaux d'utilité publique ne donne ouverture à aucun recours en indemnité contre l'administration. — Dans les instances où l'administration agit devant les conseils de*

préfecture, non en qualité de ministère public, mais comme partie intéressée, le délai du pourvoi ne court contre l'administration qu'à partir de la signification qui lui est faite par la partie adverse de l'arrêté du conseil de préfecture, quelle que soit d'ailleurs la date de la transmission de cet arrêté au ministre par le préfet.

Le sieur Gouzer, constructeur de navires, avait été autorisé en 1835 à établir un chantier de construction sur la rive droite du port de Vannes; mais la loi du 19 juillet 1837 ayant prescrit pour l'amélioration de ce port des travaux dont l'exécution était incompatible avec l'existence du chantier, le préfet, par un arrêté du 15 février 1839, a révoqué l'autorisation accordée au sieur Gouzer, sauf à celui-ci à se pourvoir pour obtenir un nouvel emplacement sur la rive opposée du port.

Le sieur Gouzer a réclamé une indemnité pour le dédommager du déplacement de son chantier, et sur le refus de l'administration il s'est pourvu devant le conseil de préfecture.

Le conseil de préfecture, tout en reconnaissant que le sieur Gouzer n'avait pu demander et recevoir qu'une autorisation précaire subordonnée à la condition tacite d'une révocation plus ou moins éloignée, a jugé néanmoins que d'après notre droit public tout fait dommageable devait être réparé, et que le sieur Gouzer ayant éprouvé un notable préjudice de la suppression de son chantier, il convenait de lui allouer une indemnité dont le montant a été fixé à la somme de 1200 fr. avec intérêts, à partir du 23 novembre 1839, jour de la réclamation.

Le ministre a attaqué cette décision au conseil d'état par les motifs suivants :

« L'autorisation accordée en 1835 au sieur Gouzer par le préfet du Morbihan n'était qu'une faveur gratuite et précaire de l'administration, qui n'a pu conférer à ce particulier aucun droit sur le domaine public et qui nécessairement a dû rester subordonnée aux exigences des besoins du port et de la navigation maritime. Le sieur Gouzer ne devait pas ignorer les chances auxquelles il s'exposait en profitant de l'autorisation qui lui était accordée, et l'administration a fait en sa faveur tout ce qui dépendait d'elle en lui permettant plus tard de reporter son chantier sur la rive opposée du port. Je pense donc qu'il n'est dû aucune indemnité au sieur Gouzer et qu'il convient d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture. »

Le sieur Gouzer, auquel ce pourvoi a été communiqué, n'a pas répondu sur le fond de la question; il s'est contenté d'opposer à l'administration une fin de non-recevoir fondée sur ce que le pourvoi n'avait pas été introduit dans les trois mois de la transmission, par le préfet au ministre, de l'arrêté du conseil de préfecture.

Le ministre a traité dans les termes suivants la question de procédure administrative soulevée par le sieur Gouzer :

« L'exposant, a-t-il dit, cite à l'appui de son opinion plusieurs décisions récentes du conseil d'état, qui toutes sont relatives à des contraventions de grande voirie. De nombreuses ordonnances rendues dans des espèces analogues confirment en effet cette jurisprudence, que le ministre doit se pourvoir contre les arrêtés du conseil de préfecture rendus en matière de contravention de grande voirie, dans les trois mois de la transmission de ces arrêtés par le préfet du département.

» Mais si l'on rapproche de ces décisions d'autres ordonnances rendues en matière contentieuse, et dans lesquelles le conseil d'état a reconnu que le délai du pourvoi ne courait qu'à partir d'une signification régulière, notamment l'ordonnance du 24 octobre 1827 (affaire Diény et Roux), celle du 27 août 1833 (affaire Lavalée), une seconde décision à la même date (affaire Pomerat), enfin l'ordonnance du 27 juin 1838 (affaire Gignoux fils), on est conduit à reconnaître qu'une distinction doit être établie entre les cas où l'administration agit devant le conseil de préfecture avec le caractère de ministère public, et ceux où elle est partie en cause et justiciable elle-même du conseil de préfecture à raison de la nature de la contestation.

» Si dans le premier cas, l'avis de la décision régulièrement transmis par le préfet à l'administration supérieure peut suffire pour faire courir le délai du pourvoi, nous pensons que dans le second cas, au contraire, l'acquiescement des parties doit être constaté par une signification régulière faite à la partie adverse. C'est ainsi que l'on est naturellement amené à cette conclusion, consacrée par l'ordonnance du 4 juillet 1838 (affaire Moreau-Rolland), savoir : que les recours contre les arrêtés du conseil de préfecture doivent être formés par le ministre dans les trois mois de la notification faite au préfet par la partie intéressée, quelle que soit d'ailleurs la date de la transmission de cet arrêté à l'administration supérieure.

» Ces considérations s'appliquent à l'affaire qui nous occupe en ce moment. D'un côté, en effet, l'arrêté du conseil de préfecture du Morbihan a été notifié au ministre par une lettre du préfet en date du 15 janvier 1840, et le pourvoi, enregistré au secrétariat du conseil d'état le 18 juillet de la même année, se trouve formé plus de trois mois après la date de cette lettre; mais d'un autre côté, le sieur Gouzer a fait signifier cet arrêté au préfet du Morbihan par acte du 22 mai 1840, et le recours a été introduit dans les trois mois de cette signification.

» Ainsi pour que le recours fût repoussé comme tardif, il faudrait admettre, non-seulement qu'à défaut de signification faite par la partie intéressée, la lettre d'avis du préfet doit faire courir le délai du pourvoi, mais encore que dans le cas d'une signification régulière la lettre préfectorale doit prévaloir sur cette signification.

» Si une pareille doctrine était admise, elle devrait nécessairement, sous peine de contradiction, recevoir son application, soit que la lettre d'avis du préfet ait précédé, soit qu'elle ait suivi la notification faite par la partie intéressée; et l'on arriverait ainsi à cette conséquence, qu'un pourvoi serait recevable plus de trois mois après la signification régulière faite à l'administration dans la personne du préfet, conséquence contraire à la jurisprudence du conseil d'état qui a reconnu avec

raison que les retards apportés par un agent de l'administration dans l'exercice de ses fonctions ne saurait préjudicier aux intérêts des tiers. »

Conformément aux observations qui précèdent, l'ordonnance suivante a écarté la fin de non-recevoir opposée au pourvoi de l'administration ; et, statuant au fond, elle a annulé l'arrêté du conseil de préfecture qui avait alloué une indemnité au sieur Gouzer pour la suppression de son chantier existant sur le domaine public à titre de simple tolérance.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat de notre conseil d'état le 18 juillet 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté du conseil de préfecture du département du Morbihan, en date du 9 janvier 1840, qui accorde au sieur Gouzer une indemnité de 1 200 fr. avec intérêts à partir du jour de sa déclaration pour suppression de son chantier à l'entrée du port de Vannes ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense du sieur Gouzer, enregistré en notre conseil d'état le 30 juillet 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise déclarer non recevable le pourvoi de notre ministre des travaux publics ;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics du 29 décembre 1842, en réponse au dit mémoire ;

Vu la lettre du préfet du Morbihan du 15 janvier 1840 par laquelle il transmet à notre ministre des travaux publics une expédition de l'arrêté du conseil de préfecture du 9 janvier précédent ;

Vu la signification du même arrêté faite à la date du 22 mai 1840 au préfet du Morbihan au nom du sieur Gouzer ;

Vu les plans joints au dossier ;

Ensemble toutes les pièces produites et jointes au dossier ;

Ouï Mᵉ Fabre, avocat du sieur Gouzer ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Sur la fin de non-recevoir :

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture du 9 janvier 1840, n'a été signifié par le sieur Gouzer à notre ministre des travaux publics que le 22 mai 1840; d'où il suit que le pourvoi formé par notre dit ministre des travaux publics le 18 juillet 1840 est recevable ;

Au fond :

Considérant que l'autorisation du 26 juin 1835 n'a été accordée au sieur Gouzer qu'à titre de tolérance, et restait nécessairement subordonnée aux exigences des besoins du port et de la police de la navigation maritime; que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au dit sieur Gouzer une indemnité pour la suppression de son chantier par suite des travaux d'amélioration du port de Vannes ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du Morbihan du 9 janvier 1840 est annulé.

(N° 431.)

[1er février 1844.]

Canaux. — (Srs Leriche et de Bailleul). — *Anticipations ; répression ; question de propriété ; compétence. — Lorsque la largeur de la digue d'un canal a été fixée par d'anciens règlements et reconnue par arrêté du préfet, le conseil de préfecture doit réprimer les anticipations commises sur cette largeur sans s'arrêter à l'exception de propriété soulevée par les contrevenants* (*).

Un arrêt du conseil d'état du 6 décembre 1789, portant approbation du devis des travaux de curage et d'approfondissement du canal d'Ardres, a fixé à 7m.80 la largeur du sommet des digues et à 8 pieds son élévation au dessus du fond du canal. L'exécution de ces dispositions a été

(*) *Voir* ci-dessus, page 43, l'ordonnance du 9 décembre 1843.

constatée par diverses pièces et notamment par la vérification des travaux faite par les officiers municipaux d'Ardres le 1er septembre 1790.

Depuis cette époque de nombreuses anticipations commises par les riverains rétrécirent considérablement la digue orientale et la baissèrent à tel point qu'elle ne préservait plus le pays des inondations.

Dans cet état de choses le préfet faisant droit aux réclamations que lui avait adressées la commission administrative de la 5e section des watringues par délibération du 20 mai 1840, prit le 3 août suivant un arrêté qui prescrivit de rendre aux digues du canal *leur primitive largeur de 7m.80 au sommet.*

Cependant le 13 mai de la même année (1840), un procès-verbal avait constaté que le sieur Leriche, fermier du sieur de Bailleul, avait labouré la digue riveraine de sa ferme, à 3m.50 de la crête intérieure du talus. En conséquence de la citation donnée à ce sujet, le sieur Leriche fut condamné, par arrêté du conseil de préfecture du 15 mars 1841, à restituer à la digue sa largeur légale, à la rétablir en bon état de viabilité dans toute son étendue et à payer une amende de 12 francs.

Le sieur Leriche et le sieur de Bailleul se sont pourvus contre cet arrêté. Ils alléguaient que la rive orientale du canal d'Ardres n'avait jamais été séparée des propriétés cultivées que par une zone de 10 pieds; et que depuis plus de 57 ans le sol du domaine du sieur Blanquart de Bailleul avait été cultivé jusqu'à la limite de cette zone. Ils ajoutaient que le conseil de préfecture aurait dû s'arrêter devant l'exception de propriété qu'on avait soulevée devant lui.

Le ministre a répondu que le conseil de préfecture n'aurait pu se laisser arrêter par une allégation de propriété sans méconnaître l'acte administratif qui fixe les limites du chemin de halage, limites clairement indiquées dans l'arrêté préfectoral du 3 août 1840. « La propriété d'un canal fait de main d'homme, a ajouté le ministre, entraîne d'ailleurs, comme conséquence nécessaire, *la présomption légale* de la propriété des francs-bords du dit canal. Toute jouissance contraire ne saurait détruire l'effet de cette présomption légale. Fût-elle prouvée, la jouissance contraire ne devrait encore être considérée que comme une marque de tolérance et non comme un titre de propriété. » Enfin le ministre a opposé aux requérants des présomptions de fait résultant de la conservation de la largeur primitive de la digue dans différents points où sa trop grande hauteur a mis obstacle aux empiétements.

L'ordonnance suivante a rejeté le pourvoi conformément à ces observations.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Leriche, cultivateur à Ardres, et par le sieur de Bailleul, intervenant tant en son nom que pour prendre le fait et cause de son fermier ; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 10 septembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler, comme incompétemment

rendu et jugeant mal au fond, un arrêté du conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, en date du 15 mars de la même année, lequel a condamné le dit sieur Leriche à restituer à la digue du canal d'Ardres sur 500 mètres d'étendue au long de la propriété qu'il exploite, une largeur de 7^{m}.80, à rétablir la dite digue en état de viabilité et à payer 12 francs d'amende;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 avril 1843, et tendant à ce que le pourvoi susvisé soit rejeté;

Vu le mémoire en réplique présenté par les sieurs Leriche et de Bailleul, le dit mémoire enregistré comme dessus le 19 août 1843 et reproduisant les conclusions de la requête;

Vu l'arrêt du conseil du 6 décembre 1789, concernant les travaux à exécuter pour rétablir la navigation des canaux du Calaisis et de l'Ardrésis, et le devis arrêté au dit arrêt;

Vu l'arrêté du préfet du Pas-de-Calais en date du 3 août 1840, concernant les travaux de curage du canal d'Ardres, qui ordonne de restituer aux digues leur largeur primitive;

Vu le rapport des ingénieurs;

Vu le plan des lieux;

Vu l'ordonnance d'août 1669;

La loi du 29 floréal an X;

Le décret du 22 janvier 1808;

Le décret du 16 décembre 1811;

Celui du 10 avril 1812;

Et autres lois et règlements sur la matière;

Ouï Me Fabre pour M. Mirabel-Chambaud, avocat des requérants;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes remplissant les fonctions du ministère public;

Sur la compétence :

Considérant que, par procès-verbal du 13 mai 1840, dressé par le garde des canaux du Calaisis, le sieur Leriche était prévenu d'avoir labouré une partie de la digue du canal d'Ardres ; que par conséquent il s'agissait d'une contravention aux lois et règlements concernant la grande voirie ; que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré compétent pour en connaître ;

Au fond :

Considérant que par l'arrêt du conseil du 6 décembre 1789, la largeur du sommet des digues du canal d'Ardres a été fixée à 7m.80 ; que l'arrêté préfectoral du 3 août 1840 a reconnu que la largeur primitive du sommet des dites digues était effectivement de 7m.80 ;

Considérant que le sieur Leriche a labouré à une distance de 3m.50 de la crête intérieure du talus de la digue orientale sur une longueur de 500 mètres environ ; que par conséquent le sieur Leriche a anticipé sur la dite digue, et que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamné à rétablir les lieux dans leur état primitif, à l'amende et aux frais ;

Art. 1er. La requête des sieurs Leriche et de Bailleul est rejetée.

(N° 432.)

[2 février 1844.]

Indemnités. — (Hospices de Pontoise). — *Expropriation ; arriéré antérieur à* 1816 ; *déchéance.* — *Les déchéances prononcées par les lois de finances contre les créanciers de l'arriéré sont applicables aux propriétaires dépossédés pour cause d'utilité publique ; dès lors, est frappée de déchéance l'indemnité due pour une*

expropriation antérieure à la loi du 25 mars 1817, lorsque le propriétaire a négligé de produire les titres relatifs à sa créance dans le délai de six mois à partir de la publication de cette loi. — Avant la loi du 8 mars 1810, le propriétaire devenait créancier de l'état dès l'instant de sa dépossession, sans qu'il fût besoin d'un acte de vente ou d'un jugement d'expropriation.

La commission administrative des hospices de Pontoise s'est pourvue au conseil d'état contre une décision du ministre des travaux publics, en date du 17 avril 1841, qui a refusé aux dits hospices le payement d'une somme de 2262 francs réclamés pour la valeur d'un terrain employé en 1808 à l'élargissement de la route royale n° 14, par le motif que cette créance était frappée de déchéance aux termes de la loi du 25 mars 1817 sur l'arriéré.

Ce pourvoi reposait sur trois moyens :

1° L'ordonnance du 25 décembre 1822, rendue pour l'exécution de la loi du 17 août de la même année, disait la commission requérante, n'a prononcé de déchéance, à défaut d'inscription sur les registres ouverts dans chaque ministère, que contre les créanciers qui n'auraient pas réclamé le payement des liquidations déjà faites et non contre ceux dont la liquidation était encore en instance.

« Deux déchéances distinctes, a répondu le ministre, ont été établies par les lois de finances : l'une par la loi du 25 mars 1817 *contre les créanciers qui n'ont pas produit leurs titres dans un délai de six mois*; l'autre par la loi du 17 août 1822 *contre ceux qui n'ont pas réclamé avant le 1er avril 1823 l'inscription ou le payement de créances provenant des anciennes liquidations ou de l'arriéré des divers ministères pour tous les exercices antérieurs au 1er janvier* 1816. Le but de la première loi a été de conduire à une liquidation définitive de l'arriéré; la seconde a voulu en opérer le payement et l'amortir au profit de l'état. Dans quelle catégorie de créanciers les hospices de Pontoise se trouvaient-ils? Evidemment dans la première. La première demande qu'ils ont remise à la préfecture date du 7 décembre 1819; les délais étaient depuis longtemps expirés; ils les avaient laissés passer sans produire leurs titres : aux termes de l'art. 5 de la loi du 25 mars 1817, *ils ne pouvaient plus être admis*. Aussi ma décision est-elle basée sur la loi du 25 mars 1817 et non sur la loi du 17 août 1822. »

2° Selon les requérants, la déchéance prononcée contre les créanciers de l'arriéré n'est pas applicable aux propriétaires qui ont été dépossédés pour causes d'utilité publique. Ils citaient à l'appui de ce système l'ordonnance du 30 avril 1816 portant que toutes les sommes restant dues à des propriétaires de terrains, maisons, usines, etc., dépossédés pour cause d'intérêt et d'utilité publics, seront acquittées en numéraire quelles que soient les dispositions des lois de l'arriéré.

Le ministre a répondu que l'exception créée par l'ordonnance de 1816 avait été retirée par la loi du 25 mars 1817, ainsi que cela résulte d'un

avis des comités réunis de législation, de l'intérieur et des finances du conseil d'état; et que la jurisprudence du conseil d'état avait constamment fait depuis aux propriétaires dépossédés l'application des lois de l'arriéré.

3° Enfin les requérants soutenaient qu'à défaut d'un acte de vente, les hospices n'avaient pas cessé d'être propriétaires du terrain incorporé à la route, et que dès lors la prescription ne pouvait leur être opposée. Ils appuyaient cette doctrine d'une ordonnance rendue le 16 novembre 1825 (affaire Hébert).

« Si l'expropriation des hospices, a dit le ministre, avait été consommée sous l'empire de la loi du 8 mars 1810, l'observation serait parfaitement fondée : pour transférer le terrain dans le domaine de l'état et constituer en même temps la créance des hospices, il eût fallu un acte de vente ou un jugement d'expropriation ; c'est ce qui a été décidé dans l'affaire Hébert. Mais on ne doit pas perdre de vue que le terrain a été occupé sous l'empire de la loi du 16 septembre 1807; cette loi n'exigeait pas que pour régulariser la transmission de propriété, il fût passé un acte de vente entre l'administration et les individus dépossédés; elle prescrivait seulement de procéder à une expertise contradictoire, de consulter le directeur et le contrôleur des contributions directes et de soumettre les pièces à la délibération du conseil de préfecture. Or, toutes ces formalités ont été scrupuleusement remplies ; le 17 novembre 1807, des experts estiment le terrain et en portent la valeur à 2262 fr.; le 22 janvier 1808, l'ingénieur en chef donne un avis favorable sur le travail: les 1er et 10 février, le contrôleur et le directeur des contributions directes concluent à l'approbation du règlement d'indemnité, et le 1er avril de la même année, le conseil de préfecture homologue le rapport des experts pour être exécuté selon sa forme et teneur. Il est incontestable que dès le 1er avril 1808 toutes les dispositions ordonnées par la loi avaient été accomplies, que l'expropriation était consommée de droit comme de fait, et que dès cet instant les hospices étaient devenus créanciers de l'état. Cette doctrine a été consacrée déjà par une ordonnance du 30 novembre 1832 rendue sur le pourvoi du sieur Tixier et où l'on remarque le motif suivant : *Considérant que le retranchement opéré par le sieur Tixier a eu lieu en 1809, et que dès lors il est devenu créancier de l'état à dater de la dite époque pour le prix du terrain occupé par la route royale.....* »

Le ministre a conclu au rejet de la requête des hospices de Pontoise par le motif qu'ils n'avaient pas produit leurs titres dans le délai de six mois à partir de la publication de la loi du 25 mars 1817.

Ces conclusions ont été adoptées par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées par la commission administrative des hospices de Pontoise, les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 8 juillet et 17 août 1841,

tendant à ce qu'il nous plaise annuler une décision de notre ministre des travaux publics, en date du 17 avril 1841, qui refuse aux dits hospices le payement d'une indemnité qui leur serait due pour prix d'un terrain employé en 1808 à l'élargissement de la route royale n° 14, par le motif que cette créance serait frappée de déchéance;

Vu la lettre adressée par notre ministre des travaux publics à notre garde des sceaux, en réponse à la communication qui lui avait été donnée du présent pourvoi, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notreconseil d'état le 20 octobre 1841;

Vu le mémoire en réplique fourni par la commission administrative des hospices de Pontoise, le dit mémoire enregistré au secrétariat général du conseil d'état le 9 juillet 1842;

Vu la loi du 25 mars 1817;

Vu l'ordonnance du 25 décembre 1822;

Ouï Me Chevrier, avocat de la commission requérante;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions de ministère public;

Considérant que la créance de 2 262 francs qui faisait l'objet de la réclamation adressée par la commission administrative des hospices de Pontoise à notre ministre des travaux publics est du nombre de celles qui, aux termes du paragraphe 1er de l'art. 4 de la loi du 25 mars 1817, composent l'arriéré antérieur à 1816;

Que dès lors, aux termes de l'art. 5 de la même loi, la commission des hospices de Pontoise était tenue de produire les titres relatifs à cette créance dans le délai de six mois à partir de la publication de la dite loi;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que cette formalité n'a pas été remplie;

D'où il suit que c'est avec raison que notre ministre

des travaux publics a rejeté comme frappée de déchéance la réclamation dont il s'agit.

Art. 1er. La requête susvisée des hospices de Pontoise est rejetée.

(N° 433.)

[2 février 1844.]

Routes. — (Sr Courbis). — *Dommages ; contravention ; compétence. — Amendes ; règlements locaux. — Les travaux pratiqués sur une propriété qui ont eu pour effet de causer des détériorations à une route en y faisant refluer les eaux d'un ruisseau, constituent une contravention de grande voirie dont la connaissance appartient au conseil de préfecture* (*). *Dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture condamne le contrevenant à rétablir les lieux au même état qu'ils étaient avant les travaux. — Les anciennes ordonnances des bureaux des finances, relatives aux contraventions de grande voirie, ne sont pas applicables dans les lieux autres que ceux de la généralité d'où elles émanent.*

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Courbis, propriétaire à Mauves (Ardèche), la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 11 septembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de l'Ardèche, en date du 22 mai 1841, qui le condamne à rendre au lit du ruisseau de Mauves son libre écoulement qu'il aurait entravé par des

---

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. III, 1833, page 191 ; t. VI, 1836, page 76 ; 2e série, t. III, 1843, page 248.

constructions, et qui le condamne en outre à 50 francs d'amende ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le procès-verbal, en date du 23 mars 1841, dressé par le sieur Lugton, conducteur des ponts et chaussées ;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi ; les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 28 décembre 1842 ;

Ensemble les pièces du dossier ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X ;

Vu l'ordonnance du bureau des finances du 17 juillet 1781 ;

Ouï Me Millet, avocat du requérant ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'il résulte d'un procès-verbal en date du 23 mars 1841, que le sieur Courbis a, par des travaux pratiqués sur sa propriété, fait refluer les eaux du ruisseau de Mauves sur la route royale et a causé des détériorations qui, aux termes de l'art. 1er de la loi du 29 floréal an X, constituent une contravention de grande voirie dont la connaissance appartient au conseil de préfecture, sauf recours à nous en notre conseil d'état ; que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture de l'Ardèche a condamné le sieur Courbis à rétablir les lieux au même et semblable état qu'ils étaient avant les travaux par lui exécutés ;

En ce qui concerne l'amende :

Considérant que l'ordonnance du bureau des finances du 17 juillet 1781 n'est pas applicable au lieu où la contravention a été commise ; que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le sieur Courbis à une amende de 50 francs ;

Art. 1er. L'arrêté susvisé du conseil de préfecture est

annulé dans celle de ses dispositions qui prononce contre le sieur Courbis une amende de 50 francs.

2. Le surplus de la requête du sieur Courbis est rejeté.

(N° 434.)

[2 février 1844.]

Indemnités. — (Sr Dupan c. le Sr Duchet-Bricourt). — *Dommages; entrepreneur; nomination d'expert. — Un entrepreneur n'est pas recevable à attaquer la nomination d'un expert faite en son nom par le préfet pour évaluer l'indemnité due à un propriétaire à raison d'extraction de matériaux, lorsqu'il a été procédé à cette évaluation en présence de l'entrepreneur ou de ses fondés de pouvoir et sans aucune réclamation de sa part sur la forme de l'expertise* (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Louis Dupan, concessionnaire du pont suspendu sur l'Allier; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 3 février 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Nièvre en date du 9 décembre 1839, qui l'a condamné à payer au sieur Duchet-Bricourt la somme de 84fr.552 pour la valeur des matériaux extraits d'une carrière appartenant à ce dernier et pour réparation de dommage;

Vu l'arrêté attaqué;

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, p. 222.

Vu l'ordonnance de soit communiqué rendue par le vice-président de notre conseil d'état le 13 février 1840, ensemble l'exploit de notification de la dite ordonnance et de la requête ci-dessus visée en date du 5 mars 1840 au sieur Bricourt, qui n'a pas répondu;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 14 janvier 1843;

Vu deux lettres adressées au préfet de la Nièvre par le sieur Dupan, la première en date à Mornay du 3 octobre 1838, et la deuxième sans date, commençant par ces mots : « J'ai reçu la lettre que M. Bricourt vous a adressée; »

Vu le procès-verbal d'expertise, en date du 3 juillet 1839, ensemble le rapport de l'ingénieur du département de la Nièvre;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur le moyen tiré de la violation de l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807 :

Considérant qu'il résulte des lettres ci-dessus visées que le sieur Dupan s'en était rapporté au préfet pour nommer les experts chargés de procéder à l'évaluation de l'indemnité qu'il reconnaissait devoir au sieur Duchet-Bricourt, et qu'il a ensuite approuvé la nomination du sieur Rat, faite par le préfet;

Qu'il résulte également de l'instruction, et notamment du procès-verbal des experts et du rapport de l'ingénieur, qu'il a été procédé à cette évaluation en présence du sieur Dupan ou de ses fondés de pouvoir et sans aucune réclamation de sa part sur la forme de l'expertise; que dès lors il n'est pas recevable à attaquer, pour violation de l'art. 56

de la loi du 16 septembre 1807, la validité des opérations ;

Au fond :

Considérant que le sieur Dupan ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une fausse appréciation de l'indemnité à laquelle le sieur Duchet-Bricourt a droit ;

Art. 1er. La requête du sieur Dupan est rejetée.

(N° 435.)

[5 février 1844.]

Alignements. — (Dᵉ Corneille). — *Démolition ; petite voirie.* — *Le tribunal de police ne peut, lorsqu'il reconnaît que des constructions ont été faites sur la voie publique, sans fixation préalable de l'alignement, se dispenser d'ordonner la démolition des travaux, sous prétexte que ces constructions n'empiéteraient pas sur la voie publique, et seraient élevées à la place d'anciennes constructions qui n'excédaient pas les limites de la propriété du constructeur.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour ;

Vu l'édit de 1607 ; les art. 1 et 3, tit. 11 de la loi des 16-24 août 1790 ; l'art. 20, § 2, tit. 1 de la loi des 19-22 juillet 1791 ; les art. 154 et 161, Cod. inst. crim. ; l'art. 471, n° 5, Code pénal ;

Attendu que nul ne peut élever des constructions sur ou joignant la voie publique, sans avoir préalablement obtenu de l'autorité compétente la fixation de l'alignement, soit qu'il existe ou qu'il n'existe pas de plan général d'alignement pour la commune ;

Attendu que ce principe a été consacré tant par l'édit de 1607 que par les articles ci-dessus visés des lois d'août 1790 et juillet 1791 ;

Attendu que les lois de police et de sûreté publique obligent tous les citoyens et toutes les parties du territoire ; que notamment les règlements généraux sur la voirie ont été reconnus et déclarés applicables à toutes les communes de France par les lois générales précitées de 1790 et de 1791, sans distinction, et sans en excepter les anciens ressorts de parlements où l'édit de 1607 et les règlements subséquents sur la matière n'auraient pas été enregistrés ;

Attendu que ceux qui ont négligé ou refusé d'exécuter les règlements ou arrêtés concernant la petite voirie, doivent non seulement être déclarés coupables de contravention et passibles d'une amende aux termes de l'art. 471, n° 5, Code pénal, mais qu'ils doivent aussi, s'il y a lieu, être condamnés à démolir les ouvrages indûment élevés ; et que, dans ce cas, la démolition destinée à réparer l'infraction à la loi et le préjudice causé, doit, aux termes de l'art. 161, Code d'instruction criminelle, être prononcée par le jugement qui déclare l'existence de la contravention ;

Attendu qu'après avoir reconnu que la dame Corneille avait commencé et poursuivi les constructions dont il s'agit, non-seulement sans autorisation préalable et sans fixation d'alignement, mais encore contrairement aux défenses formelles contenues au procès-verbal du 24 juillet 1840 et en l'arrêté du maire du 29 du même mois, à elle notifié, le jugement attaqué a affranchi la dite dame de la démolition des ouvrages par elle élevés, en se fondant, quant à ce, sur ce qu'elle n'avait point empiété sur la voie publique, et sur ce qu'elle avait posé sa construction nouvelle à la place de l'ancienne, sans excéder les bornes de sa propriété ;

Attendu qu'en prononçant ainsi, quoique indirectement, sur une question de propriété, alors qu'il ne s'agissait que de savoir s'il y avait eu infraction aux règlements de voirie sur l'alignement, et si l'établissement de la construction nouvelle à la place de l'ancienne constituait un empiétement du sol que ces règlements permettaient de réserver ou d'attribuer à la voie publique, et en appuyant sa décision sur des faits diamétralement contraires aux énonciations du procès-verbal de contravention du 24 juillet 1840, sans débat préalable de ces énonciations en la forme prescrite par l'art. 154, Code d'instruction criminelle, le tribunal correctionnel de Narbonne, qui statuait par appel comme juge de simple police, a excédé les bornes de sa compétence, commis un double excès de pouvoir et violé les lois précitées;

Casse, etc.

(N° 436.)

[16 février 1844.]

Établissement d'un chemin de fer des mines de houille de Commentry au canal du Berry, près de Montluçon.

1° ORDONNANCE DU ROI.

Art. 1er. MM. Rambourg frères sont autorisés à établir un chemin de fer des mines de houille de Commentry au canal du Berry, près de Montluçon, aux charges et conditions du cahier des charges, arrêté le 30 janvier 1844, dar notre ministre secrétaire d'état des travaux publics.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente ordonnance.

2° CAHIER DES CHARGES.

Voir *le cahier des charges du chemin de Rouen au Havre*, 2e série, *Lois et Ordonnances*, t. II, 1842, page 272.

Extrait de l'art. 1er. Durée des travaux. . . . . quatre ans.

2. Le chemin de fer partira de la commune de Commentry, et des puits et tranchées appartenant à la mine de ce nom ; il se dirigera par le nord de Montassiégé sur la vallée de l'Amaron, qu'il traversera pour gagner les hauteurs de Marignon, en passant entre Bourdesoulle et les Boulades; il descendra dans la vallée du Chevet, et, passant près de Montluçon et dans le voisinage des hauts-fourneaux, il traversera le Cher, et viendra aboutir au port du canal.

Le chemin comportera deux plans automoteurs, dont la pente pourra s'élever jusqu'à 0m 20 par mètre. Sur le reste du parcours, le maximum des pentes et des rampes ne pourra dépasser 0m.015 par mètre.

Extrait de l'art. 3. Délai pour la remise des plans à l'administration. . . . . six mois.

4. Les concessionnaires sont autorisés à n'établir le chemin qu'à une voie, sauf les parties où, pour la facilité du service, il sera jugé utile de l'établir à deux ou plusieurs voies.

5. Le minimum de largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, est fixé à 0m 90. Dans les parties où il y aura deux voies, la largeur entre les deux voies devra être au moins égale à la largeur de voie définitivement adoptée.

6. Le minimum de rayon des courbes est fixé à 150 mètres

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celle de l'article précédent, les modications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

7. L'administration pourra autoriser les croisements de niveau des routes royales et départementales et des chemins vicinaux.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une voie de communication, les dimensions de l'ouvrage seront fixées comme il suit:

	ROUTES		CHEMIN VICINAL	
	royales.	départementales.	de grande communication.	ordinaire.
	mèt.	mèt.	mèt.	mèt.
Ouverture du pont.	8.00	7.00	5 00	4 00
Hauteur sous clef des ponts en pierre.	5.00	5 00	4.00	4 00
Hauteur sous poutre des ponts en charpente	4.30	4.30	4 00	4 00
Largeur entre les parapets . .	2.50	2.50	2.50	2.50
Hauteur des parapets.	0 80	0.80	0.80	0.80

Toutefois, pour les chemins vicinaux ordinaires, des dimensions plus faibles que celles qui sont ci-dessus indiquées pourront être autorisées dans le cas où les chemins à traverser auraient eux-mêmes des dimensions moindres.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une voie de communication, les dimensions de l'ouvrage seront fixées comme il suit :

	ROUTES		CHEMIN VICINAL	
	royales.	départe-mentales.	de grande communi-cation.	ordinaire.
	mèt.	mèt.	mèt.	mèt.
Largeur entre les parapets. . .	8.00	7.00	5 00	4.00
Ouverture du pont entre les culées.	2 50	2.50	2.50	2.50
Distance verticale entre l'extrados et les rails.	3.50	3 50	3.50	3.50

Il est fait toutefois, en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires, une réserve semblable à celle qui est énoncée au dernier paragraphe de l'article précédent.

Art. 10, *conforme à l'art.* 11 *du chemin du Havre.*

11. Le pont à construire sur le Cher pourra être en bois. Les ponts établis à la rencontre des routes et chemins pourront être en charpente, avec culées en maçonnerie.

Articles 12, 13, 14, 15 *et* 16, *conformes aux articles* 13, 14, 15, 16 *et* 17 *du chemin du Havre.*

17. Les matériaux communément en usage dans la localité, et notamment la brique, pourront être employés dans la construction des ouvrages du chemin de fer. Toutefois, les têtes de voûtes et les angles seront, autant que possible, en pierre de taille ou moellon d'appareil.

18. Partout où cela sera jugé nécessaire, le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. Les fossés qui serviront de clôture auront au moins 0m.75 de profondeur, à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Articles 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 *et* 26, *conformes aux articles* 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 *et* 29, *du chemin du Havre.*

Art. 27, *conforme aux trois premiers paragraphes de l'art.* 30 *du chemin du Havre, sauf les variantes et additions suivantes :*

Montant du cautionnement. . . . . 50 000 fr.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième, et à mesure que les concessionnaires auront exécuté des travaux, ou justifié, par actes authentiques, avoir acquis et payé des

terrains sur la ligne du chemin de fer, pour des sommes doubles au moins de celles dont ils réclament la restitution. Néanmoins le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

Articles 28. 29 *et* 30, *conformes aux articles* 31, 32 *et* 33 *du chemin du Havre.*

31. Le chemin de fer ne pourra être employé qu'à la circulation des marchandises. Celle des voyageurs y est interdite, à raison des plans inclinés qu'il présente.

Il ne pourra être employé de machines locomotives sur le chemin de fer, sans une autorisation spéciale de l'administration supérieure.

La décision qui accordera, s'il y a lieu, cette autorisation, pourra en même temps, les concessionnaires entendus, réduire les prix de péage et de transport qui sont déterminés par les articles 32 et 37 ci-après.

Cinq ans après la mise en exploitation du chemin de fer, les tarifs seront révisés, et pourront être réduits après enquête.

Une révision nouvelle pourra avoir lieu tous les dix ans, jusqu'au terme de la présente concession.

Art. 32, *conforme aux trois premiers paragraphes de l'art.* 35 *du chemin du Havre, sauf les variantes suivantes :*

Dans le cas où les expéditeurs voudraient fournir les waggons destinés à transporter leurs denrées, le prix de transport sera réduit de 0fr.,015 par tonne et kilomètre, sauf l'observation des mesures à prescrire par les règlements à intervenir en vertu de l'article 30 ci-dessus.

Le poids du tonneau ou de la tonne est de 1 000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par demi-tonnes : ainsi, tout poids compris entre 0 et 500 kilogrammes payera comme 500 kilogrammes ; tout poids compris entre 500 et 1 000 kilogrammes payera comme 1 000 kilogrammes.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL.
Par tonne et par kilomètre.	fr.	fr.	fr.
Marchandises de toute nature, à la remonte et à la descente, le cheval et le waggon fournis par les concessionnaires.	0.075	0.095	0.17
Les mêmes, les concessionnaires ne fournissant ni cheval ni waggon.	0.075	»	0.075
Les mêmes, les concessionnaires fournissant seulement le cheval.	0.075	0.08	0.155
Par kilomètre.			
Cheval employé au service des transports et ne traînant pas de convoi.	0.15	»	0.15
Par tonne et par kilomètre.			
Chaque waggon destiné au transport et y passant vide.	0.075	0.075	0.15

Tout waggon dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ce même waggon à vide sera considéré et taxé comme étant à vide.

Les chevaux seront considérés et taxés comme ne remorquant pas de convoi, lorsque les marchandises remorquées ne fourniront pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur un cheval marchant à vide.

33. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont pas applicables :

1° Aux masses indivisibles pesant plus de 1 500 kilogrammes ;

2° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de 2 500 kilogr.

Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 1 500 à 2 500 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 2 500 à 4 000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 2 500 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 4 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de 2 500 kilogrammes, et à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 4 000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art 34, *conforme aux six premiers paragraphes de l'art.* 39 *du chemin du Havre.*

Art. 35, *conforme à l'art.* 42 *du chemin du Havre.*

36. Les concessionnaires ne seront tenus d'opérer la remonte des marchandises que pour les quantités qui peuvent se concilier avec la célérité du service de la descente.

Des règlements spéciaux, arrêtés par l'administration, les concessionnaires entendus, détermineront, suivant les circonstances, les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de cette clause.

37. Le service des plans automoteurs sera fait exclusivement par les concessionnaires, et les personnes ou associations qui auront fait leur transport elles-mêmes sur le reste du chemin payeront, sur chaque plan automoteur, comme pour 4 kilomètres. Au bout d'un an d'exploitation, un règlement d'administration publique fixera le prix à payer pour chaque plan automoteur. Dans aucun cas ce prix ne pourra être inférieur aux prix fixés par le tarif ci-dessus.

Articles 38, 39, 40 *et* 41, *conformes aux articles* 44, 45, 46 *et* 50 *du chemin du Havre.*

Art. 42. *Les trois premiers paragraphes conformes aux trois premiers paragraphes de l'art.* 47 *du chemin du Havre.*

Si l'usage des machines locomotives est autorisé sur le chemin principal, les compagnies concessionnaires d'embranchements ne fourniront plus le moteur.

Articles 43, 44, 46 *et* 47, *conformes aux articles* 48, 49, 52 *et* 54 *du chemin du Havre.*

45. Toutes les notifications ou significations qu'il y aurait lieu d'adresser aux concessionnaires leur seront faites au lieu de leur exploitation, à Commentry.

(N° 437.)

[22 février 1844.]

Alignements. — (Sr Delarue). — *Interprétation; compétence. — L'interprétation des règlements d'alignements ne peut être donnée que par le roi, sur le rapport du ministre, s'il s'agit d'une ordonnance royale, et par le préfet, sauf recours, s'il s'agit d'un arrêté préfectoral.*

Le sieur Delarue, propriétaire riverain de la route royale n° 16 de Paris à Dunkerque, dans la traverse de Saint-Just (Oise), a reçu du préfet, pour la reconstruction de sa maison, un alignement qui a entraîné la cession, à son profit, d'une certaine portion du terrain de la route.

En avançant ses constructions sur l'alignement qui lui était donné, le sieur Delarue devait obstruer une croisée de la maison du sieur Binant, ouverte en retour et obliquement à route. De là procès entre les deux voisins et jugement du tribunal de Clermont qui reconnaît que le jour ne peut être bouché sans une indemnité préalable.

Alors le sieur Delarue intente contre l'état une action en garantie et le tribunal de Clermont, par un nouveau jugement, a condamné l'état à garantir au demandeur la libre et entière jouissance du terrain concédé et à lui payer des dommages-intérêts.

Le préfet a interjeté appel devant la cour royale d'Amiens, et, après avoir vu rejeter son déclinatoire, il a élevé le conflit.

Est intervenue à la date du 16 avril 1841 (*Annales*, 2e série, t. I, p. 191) une ordonnance royale qui a confirmé l'arrêté de conflit en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative l'interprétation de l'acte de cession passé entre l'état et le sieur Delarue et l'appréciation de la portée et des effets des actes relatifs aux alignements

Le sieur Delarue s'est alors présenté devant le conseil de préfecture, et, sur la déclaration d'incompétence rendue par ce conseil, il s'est pourvu au conseil d'état.

Le ministre a présenté les observations suivantes tendant au rejet du pourvoi :

« La délivrance d'un alignement pour bâtir le long d'une route est un acte purement administratif, et il n'appartient pas aux conseils de préfecture, comme l'a fait remarquer avec raison le conseil de préfecture de l'Oise, d'interpréter les actes qui ont ce caractère. Le conseil d'état a consacré cette doctrine par ses arrêts, et il est aujourd'hui passé

dans la jurisprudence que les réclamations des particuliers à raison d'alignements donnés par les préfets ne pouvaient se produire par la voie contentieuse.

» A mon avis c'était au préfet que le sieur Delarue aurait dû s'adresser. Le préfet, qui a délivré l'alignement, et, au-dessus de lui, le ministre dont il relève, ont seuls qualité pour interpréter l'arrêté d'alignement, pour statuer sur les difficultés qui peuvent naître soit des termes de l'acte, soit de l'application des lignes sur le terrain. Si le sieur Delarue avait adopté ce parti, l'administration aurait pu examiner si, pour mettre fin au regrettable débat qui s'agite entre le sieur Delarue et le sieur Binant, il n'était pas préférable de provoquer une modification du plan d'alignement de la traverse, ou même si, en maintenant l'alignement donné, il n'y avait pas lieu de suivre le sieur Delarue devant les tribunaux pour répondre à sa demande en garantie. »

Conformément à ces observations, la requête du sieur Delarue a été rejetée par une ordonnance conçue en ces termes :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Delarue, propriétaire à Saint-Just-en-Chaussée, enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 17 août 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de l'Oise, lequel s'est déclaré incompétent pour statuer sur sa demande ayant pour objet de faire déclarer que « notre ordonnance portant règlement des alignements de grande voirie dans la traverse de Saint-Just-en-Chaussée, et l'arrêté d'alignement à lui délivré le 18 septembre 1839, sont conçus dans les termes ordinaires et conformément à la loi de 1807, et que par ces actes il n'a rien été préjugé sur les questions de dommages-intérêts qui pourraient ressortir contre l'état et contre les particuliers de l'application des principes du droit civil ; » évoquer le fond, et y statuant, déclarer que l'alignement donné par l'administration et la cession par elle consentie l'obligent envers l'exposant à faire cesser par tel moyen qu'elle croira devoir employer, l'obstacle apporté par Binant à la reconstruction de la maison dont il s'agit dans la cause ; réserver et maintenir, ou renvoyer à l'autorité judiciaire la question relative aux dommages-intérêts demandés contre l'état pour raison du retard ap-

porté par l'administration à l'exécution de cette obligation;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée de la requête susvisée, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 7 janvier 1843, et par laquelle notre ministre conclut au rejet de cette requête;

Vu l'arrêté d'alignement donné au sieur Delarue par le préfet de l'Oise le 18 septembre 1839, le dit arrêté contenant cession par l'état au sieur Delarue d'un mètre soixante-deux décimètres carrés de terrain dépendant de la route royale n° 16 pour le prix de 4fr.86; ensemble la lettre de notre ministre des travaux publics au préfet en date du 10 octobre 1839, portant approbation de la dite cession;

Vu les autres pièces jointes au dossier;

Vu notre ordonnance sur conflit en date du 16 avril 1841;

Vu les lois des 6, 7-11 septembre 1790, art. 6; 7-14 octobre 1790, art. 1er; 28 pluviôse an VIII, art. 4;

Ouï Me Fabre, avocat du requérant;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le sieur Delarue s'est borné à demander devant le conseil de préfecture « qu'il fût déclaré que » notre ordonnance portant règlement des alignements de » grande voirie dans la traverse de Saint-Just-en-Chaussée, » et l'arrêté d'alignement à lui délivré le 18 septembre 1839 » sont conçus dans les termes ordinaires et conformément » à la loi de 1807, et que, par ces actes il n'a rien été pré- » jugé sur les questions de dommages-intérêts qui pour- » raient ressortir contre l'état et contre les particuliers de » l'application des principes du droit civil; »

Considérant, en ce qui concerne notre ordonnance du 3 juin 1838, portant règlement des alignements dans la traverse de Saint-Just, qu'il n'appartient qu'à nous, sur le

rapport de notre ministre des travaux publics, de donner, s'il y a lieu, la déclaration demandée;

En ce qui touche l'arrêté d'alignement délivré par le préfet :

Considérant qu'il appartient au préfet, sauf recours, et non au conseil de préfecture de statuer sur la demande de déclaration dont il s'agit;

En ce qui touche les conclusions au fond prises par-devant nous :

Considérant que ces conclusions ne sont pas de nature à nous être présentées directement par la voie contentieuse;

Art. 1er. La requête du sieur Delarue est rejetée, sauf à lui à se retirer devant qui de droit pour obtenir l'interprétation des actes administratifs dont il s'agit.

(N° 438.)

[9 avril 1844.]

Dispositions à prendre pour obtenir le relevé exact de la circulation sur toutes les routes royales, départementales et stratégiques, pendant le cours d'une année entière.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur, le relevé de la circulation qui a lieu journellement sur les différentes parties du territoire est un des documents les plus utiles et les plus intéressants que l'administration puisse avoir à recueillir. La connaissance du mouvement des voitures, des marchandises et des voyageurs lui fournit des indications précieuses sur l'état actuel de la richesse sociale, du commerce et de l'industrie, sur l'influence exercée par les routes existantes, sur la fatigue qu'éprouvent les chaussées, et, enfin, sur les

conséquences probables de l'ouverture des voies de communication nouvelles. Aussi l'administration a-t-elle toujours attaché beaucoup de prix aux renseignements propres à faire juger du développement de la circulation en divers points du royaume, et a-t-elle adressé à plusieurs reprises, à ce sujet, des questions à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées. Les résultats qui ont été produits lui ont déjà été fort utiles, et l'examen qu'elle en a fait lui a prouvé qu'il serait facile d'en obtenir de plus complets encore et de plus circonstanciés. Mais il devenait nécessaire, en demandant des recherches sur une plus grande échelle, de leur imprimer un caractère d'uniformité qui en rendît les résultats parfaitement comparables entre eux, et qui permît de les contrôler les uns par les autres.

Tel est, monsieur, le but que je me suis proposé en faisant préparer les cadres des tableaux joints à la présente circulaire. Chacun de ces cadres est accompagné d'une instruction de nature à lever toute difficulté sur l'usage que l'on doit en faire. Vous trouverez aussi établi, sur quelques exemplaires des trois modèles, le spécimen des calculs qu'ils sont destinés à recevoir. Il me reste donc seulement à vous entretenir des mesures générales qui doivent être adoptées.

D'abord les relevés de circulation seront opérés sur toutes les routes royales, départementales et stratégiques, quels que soient leur état et leur longueur, à des jours fixés invariablement pour l'espace d'une année entière. La première page du tableau C donne l'indication de ces dates depuis le 5 mai 1844, époque à laquelle commenceront les premières observations, jusqu'au 25 avril 1845, jour où elles finiront.

Vous remarquerez, monsieur, que les différents jours de la semaine figurant sensiblement le même nombre de fois dans ce tableau, et que les dates qu'ils portent étant à peu près également distantes, les influences acciden-

telles disparaîtront nécessairement dans les résultats moyens.

Je vous laisse le soin de fixer les points où seront placés les agents chargés de noter sur le tableau A les résultats de la circulation. Vous serez guidé naturellement, dans le choix de ces points, par l'appréciation des circonstances locales qui vous paraîtront déterminantes. La condition essentielle à laquelle ces points doivent satisfaire, est que l'on puisse considérer les relevés qui y auront été obtenus comme applicables à une certaine longueur de route, située ordinairement partie en deçà, partie au delà ; et cette longueur est précisément celle qui figure dans la troisième colonne verticale du tableau C. J'insisterai seulement sur la nécessité d'observer constamment aux mêmes stations pendant toute la durée de l'année, et d'y prolonger l'observation, à chacun des jours désignés, pendant vingt-quatre heures consécutives, depuis six heures du matin jusqu'au lendemain à la même heure. La désignation de ces stations vous sera d'ailleurs demandée ultérieurement, avec d'autres renseignements propres à compléter les éléments réclamés dans la présente circulaire.

Parmi ces renseignements, je vous indiquerai dès aujourd'hui, comme devant plus spécialement attirer votre attention, la détermination du poids brut et du poids utile qui correspond à chaque collier chargé, dans votre département, pour chacune des diverses espèces de voitures portées dans les tableaux A et B.

Je recevrai aussi avec intérêt toutes les observations que vous jugerez convenable d'annexer au tableau C, de manière à éclairer complétement l'administration sur les diverses circonstances locales qui vous paraîtront nécessiter quelques explications particulières.

Les cantonniers des routes royales, départementales et stratégiques sont les agents qu'il est naturel de charger des relevés diurnes à porter sur le tableau A. Dans les lo-

calités où les circonstances exceptionnelles exigeraient le concours d'autres agents, on pourra payer les salaires de ceux-ci sur les fonds affectés à chaque route pour les dépenses en régie.

Il y aura lieu de prélever sur les mêmes fonds les frais d'impression des cadres conformes aux modèles joints à la présente circulaire. Vous voudrez bien, monsieur, vous occuper immédiatement de faire préparer un nombre d'imprimés suffisant pour le service de plusieurs mois, l'administration centrale ne pouvant en mettre à votre disposition que le nombre nécessaire au premier relevé diurne.

Quant à la surveillance sur les agents que vous emploierez, elle devra être exercée avec soin par les piqueurs, par les conducteurs et par MM. les ingénieurs ordinaires, dont le zèle saura bien suffire au contrôle nécessité par la nouvelle opération confiée à leurs soins.

Parmi les moyens de vérification dont vous pourrez disposer, j'attirerai votre attention sur la comparaison des résultats qui vous seront présentés avec ceux qui auront été observés aux points où un péage est établi.

Je vous prie, monsieur, de prendre toutes les mesures que vous jugerez propres à assurer la bonne exécution du travail que je recommande à votre sollicitude.

Il est inutile d'ailleurs d'insister sur les soins que réclame une opération dont les conséquences seront de nature à porter la lumière dans une foule de questions obscures et difficiles, pour lesquelles on ne possède pas encore aujourd'hui de solutions complètes.

Les tableaux relatifs aux observations mensuelles, en y comprenant même les feuilles élémentaires du modèle A, devront m'être transmis exactement le 20 de chaque mois, à partir du 20 juin prochain.

Le sous-secrétaire d'état des travaux publics,
LEGRAND.

Voir pages 177, 180 et 186 les tableaux A, B et C.

(TABLEAU A).

DÉPARTEMENT d

Route {royale / départementale} n° 18, 2e partie, entre et sur de longueur.

Relevé de la circulation, le 5 du mois de mai 1844, depuis 6 heures du matin jusqu'à 10 heures du soir, et depuis 10 heures du soir jusqu'à 6 heures du lendemain.

		ATTELAGE EN COLLIERS.										
		1 coll.	2 coll.	3 coll.	4 coll.	5 coll.	6 coll.	7 coll.	8 coll.	9 coll.	10 coll.	
Voitures non suspendues	de roulage régulier. .	0	42	30	15	8	3	0	1	0	0	Cavaliers. 6
	d'agriculture locale et autres.	25	8	4	3	0	0	0	0	0	0	Piétons. 72
Voitures suspendues	pour marchandises et objets d'une nature quelconque.	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	Bêtes de somme. 2
	entreprises régulières, pour voyageurs. . .	1	3	1	3	2	0	0	0	0	0	Têtes de gros bétail. 3
	particulières, pour voyageurs.	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	Têtes de menu bétail. 35
Voitures vides.		7	0	3	0	0	0	0	0	0	0	

Vérifié par le conducteur soussigné, *Vu par l'Ingénieur ordinaire soussigné.* *A* *le* 184

Instruction pour l'usage du tableau A.

Ce tableau sera remis à un agent chargé d'y porter les résultats de la circulation, observée au point qui lui aura été désigné.

Ces résultats seront d'abord marqués par de simples trous d'épingles pratiqués dans les cases du tableau, convenablement choisies.

On a désigné par le nom de *voitures de roulage régulier* celles qui partent constamment d'un même lieu pour une destination fixe, et qui dépendent d'entreprises de transport fonctionnant d'une manière permanente.

La dénomination de *voitures d'agriculture locale et autres*, comprend toutes les voitures qui servent au transport des produits de la culture ou de l'industrie locale à des distances peu considérables, et qui appartiennent généralement soit au producteur, soit au consommateur, et non pas à un commissionnaire opérant régulièrement des transports.

La distinction entre ces deux espèces de voitures non suspendues portées au tableau sera facile à faire, même par un agent subalterne, soit à leur aspect seul, soit à la lecture de la plaque dont elles sont munies.

Ainsi, les cotons en laine dirigés d'un port de mer vers un centre de fabrication, les vins expédiés en barriques d'un pays de vignobles à un centre de consommation un peu éloigné, sont généralement transportés sur des voitures de roulage régulier. On rangera, au contraire, dans la seconde catégorie de voitures non suspendues, celles qui portent les engrais de la ferme sur le sol, les récoltes des champs dans la ferme, les produits de la culture sur les marchés voisins, les matériaux nécessaires aux constructions aux lieux où ils doivent être employés, etc., etc.

Les marques à faire dans les cases du tableau seront toujours relatives aux nombres des voitures de chaque

espèce, et nullement au poids des marchandises, ni au nombre des voyageurs qu'elles transportent. Seulement, les voitures vides, d'une nature quelconque, seront comptées à part.

La désignation de *collier* sera d'ailleurs appliquée indistinctement à tout animal attelé; aux mulets, aux ânes et aux bœufs comme aux chevaux. Une paire de bœufs comptera donc pour deux colliers.

Lorsqu'une feuille unique ne pourra suffire au relevé de la circulation en un même point pendant vingt-quatre heures, on en emploiera plusieurs, sans interrompre les observations, et on inscrira la date et les heures en tête de chacune, de manière à bien en montrer la suite. On pourra encore opérer les relevés sur deux feuilles, si on le juge convenable, lorsqu'on emploiera successivement deux agents différents pour ces relevés, dans l'espace de vingt-quatre heures; mais cette dernière disposition n'est pas de rigueur.

Les points où les relevés seront opérés doivent être choisis d'une manière invariable pour que les résultats soient comparables entre eux.

Sous le nom de *gros bétail*, on comprendra les bœufs, vaches, veaux, et par extension, les animaux de race chevaline menés en troupe à la vente.

Le titre *menu bétail* comprend les moutons, chèvres et porcs.

Le bétail local allant au pâturage ne sera jamais compté.

Lorsque les agents chargés de l'observation auront remis leurs feuilles, on inscrira en chiffres, dans chaque case de ces feuilles originales elles-mêmes, le nombre total des trous qu'on y trouvera. On placera un zéro sur chaque case vide.

Les feuilles originales de chaque mois, ainsi préparées, seront envoyées à l'administration centrale, en même temps que les autres tableaux relatifs à la circulation.

(TABLEAU B).

DÉPARTEMENT d

Route n° partie entre et sur de longueur.

Résultats relatifs à la circulation, pendant le mois d 184 , d'après les relevés faits les de ce mois.

			ATTELAGE EN COLLIERS.																			SOMMES partielles suivant le genre des voitures.		TOTAUX suivant le genre des voitures.	
			1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		Nombre des voitures.	Nombre des chevaux.	Nombre des voitures.	Nombre des chevaux.
Voitures non suspendues,	de roulage régulier. . .	Voitures.	0	»	42	»	30	»	15	»	8	»	3	»	0	»	1	»	0	»	0	»	99	»	»	»
		Chevaux.	»	0	»	84	»	90	»	60	»	40	»	18	»	0	»	8	»	0	»	0	»	300	»	»
	d'agriculture et autres.	Voitures.	25	»	8	»	4	»	3	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	40	»	»	»
		Chevaux.	»	25	»	16	»	12	»	12	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	65	»	»
Sommes partielles, suivant l'attelage.		Voitures.	25	»	50	»	34	»	18	»	8	»	3	»	0	»	1	»	0	»	0	»	»	»	139	»
		Chevaux.	»	25	»	100	»	102	»	72	»	40	»	18	»	0	»	8	»	0	»	0	»	»	»	365
Voitures suspendues,	pour marchandises. . .	Voitures.	3	»	5	»	2	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	10	»	»	»
		Chevaux.	»	3	»	10	»	6	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	19	»	»
	d'entreprises régulières pour voyageurs. . .	Voitures.	1	»	3	»	1	»	3	»	2	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	10	»	»	»
		Chevaux.	»	1	»	6	»	3	»	12	»	10	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	32	»	»
	particulières pour voyageurs.	Voitures.	4	»	8	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	12	»	»	»
		Chevaux.	»	4	»	16	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	20	»	»
Sommes partielles, suivant l'attelage.		Voitures.	8	»	16	»	3	»	3	»	2	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	»	»	32	»
		Chevaux.	»	8	»	32	»	9	»	12	»	10	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	»	»	71
Voitures vides.		Voitures.	7	»	0	0	3	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	10	»
		Chevaux.	»	7	»	»	»	9	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	0	»	16
TOTAL GÉNÉRAL.	pour les voitures tant pleines que vides.																						»	»	181	452
	pour les voitures pleines.																						171	436	»	»

Cavaliers, 6. — Piétons, 72. — Bêtes de somme, 2. — Têtes de gros bétail, 3. — Têtes de menu bétail, 35.

Dressé par l'Ingénieur ordinaire soussigné.
A le 184

Vu et vérifié par l'Ingénieur en chef soussigné.
A le 184

Instruction pour l'usage du tableau B.

Les éléments de ce tableau sont donnés par les différentes feuilles de la formule A, indiquant les relevés faits en un même point, pendant plusieurs jours d'un même mois.

On inscrira d'abord, sur la ligne qui convient à un genre de voitures et à un nombre de colliers déterminé, le total des nombres de voitures portés dans les cases correspondantes des feuilles mensuelles du tableau A.

Le nombre des chevaux attelés à ces voitures se déduit du nombre même des voitures de chaque espèce, en multipliant ce dernier nombre par celui des colliers de l'attelage.

Ainsi, les nombres 0, 42, 30, 15, etc., qui seraient donnés par les trois feuilles du tableau A, pour les voitures de *roulage régulier;* les nombres 25, 8, 4, 3, etc., donnés par les mêmes feuilles, pour les voitures d'*agriculture locale et autres*, seront inscrits sur la première et sur la troisième ligne horizontale du tableau B. De même pour les autres.

Les nombres 0, 84, 90, 60, etc.; 25, 16, 12, 12, etc., qui sont respectivement les multiples des premiers, par 1, 2, 3, 4, etc., seront inscrits sur la seconde et sur la quatrième ligne horizontale, en les reculant tous d'un rang vers la droite. On voit donc que jamais des nombres qui se rapportent aux voitures et aux chevaux ne se trouveront à la fois, ni sur une même ligne horizontale, ni dans une même colonne verticale.

Cette disposition du tableau B donne lieu à plusieurs vérifications, qui ne permettront pas aux erreurs de se glisser dans les calculs, d'ailleurs très-simples, qu'exige ce tableau.

Car d'abord les *sommes partielles* des nombres de col-

liers, *suivant l'attelage*, contenues dans les parties à droite des colonnes numérotées 1, 2, 3... 10, doivent être les multiples, par les mêmes nombres, des sommes partielles des nombres de voitures contenus dans les parties à gauche de ces colonnes.

Ensuite, *les totaux suivant le genre de voitures*, à placer dans les deux dernières colonnes à droite du tableau, seront à la fois égaux aux sommes des nombres inscrits sur la même ligne horizontale qu'eux et à l'ensemble des *sommes partielles* portées au-dessus, dans les deux colonnes de même nom qui sont à leur gauche.

Ainsi, les nombres 25, 100, 102, 72, etc., de la sixième ligne horizontale, sont respectivement les multiples, par 1, 2, 3, 4, etc., des nombres 25, 50, 34, 18, etc., de la cinquième ligne.

De plus, les nombres 139 et 365, les derniers de la cinquième et de la sixième ligne horizontale, sont respectivement égaux aux totaux 99 plus 40, 300 plus 65, des sommes partielles correspondantes placées dans la première et la seconde des quatre colonnes de droite.

TABLEAU C.

Nota. La coupe des feuilles a obligé de reporter ce tableau ci-après, page 186.

Instruction pour l'usage du tableau C.

Les nombres de voitures et de colliers portés dans la première partie de ce tableau seront empruntés aux deux dernières colonnes à droite et à la ligne horizontale du bas des diverses feuilles du tableau B qui se rapportent à un même mois et aux diverses parties d'une même route.

A côté de chacun de ces nombres, dans les colonnes intitulées, *produits correspondants*, on placera le produit de ce nombre par la longueur exprimée en mètres de la partie de route sur laquelle il a été obtenu. Ainsi, dans

le spécimen de calculs porté sur quelques exemplaires du présent tableau, on voit les nombres 347 500, 80 000, etc., écrits sur la première ligne horizontale comme étant respectivement les produits de la longueur 2 500 par les nombres de voitures ou de colliers, 139, 365, 32, etc., lesquels sont censés résulter de la somme des trois observations mensuelles.

La circulation moyenne diurne sur la totalité de la route, ou par mètre courant, s'obtiendra en divisant la somme des produits contenus dans une même colonne verticale par le nombre total que l'on trouvera porté dans la colonne immédiatement à gauche, et que l'on répétera autant de fois que l'on aura observé de jours dans le mois. Les quotients seront calculés à un dixième d'unités près. C'est ainsi que dans le spécimen cité tout à l'heure, les sommes de produits 797 500, 312 500, 180 000, etc., étant supposées correspondre aux relevés faits pendant *trois* jours du mois, on a dû diviser ces sommes, non pas seulement par la longueur totale 7 500, mais bien par le *triple* 22 500 de cette longueur pour obtenir les nombres 35.5, 102.8, 8, etc., qui représentent respectivement, sur la partie de route que l'on considère, les nombres moyens de chaque espèce de voitures et de colliers correspondants.

Les résultats intitulés, *sommes* et *circulation moyenne* que l'on voit au bas de la première partie du tableau, devront être portés immédiatement au-dessous de chacune des routes auxquelles ils se rapportent.

Les routes sont placées, d'après leur numéro d'ordre, les unes à la suite des autres, les routes royales avant les routes départementales et celles-ci avant les routes stratégiques. On ajoutera, s'il le faut, des feuilles intercalaires.

La seconde partie du tableau a pour but de faire con-

naître les moyennes de circulation sur les routes royales, sur les routes départementales ou stratégiques, et sur l'ensemble de ces trois espèces de routes, par département.

Elle est divisée elle-même en trois paragraphes, dont les deux premiers exigeront que l'on répète les sommes relatives à chaque route, sans entrer dans le détail par partie de route.

Dans le troisième paragraphe on fera figurer seulement les totaux pour l'ensemble des routes, tant royales que départementales ou stratégiques, qui auront été obtenus aux deux premiers, sans entrer dans le détail par route, et on en déduira les totaux et les moyennes de circulation, pour l'ensemble de toutes les routes du département.

On voit d'ailleurs que, lors de l'impression des exemplaires destinés au service des départements, on devra supprimer tout ce qui est au-dessous de l'entêture, dans le spécimen ci-joint du tableau C.

Les relevés de circulation, dont chaque exemplaire du tableau C donnera le résumé mensuel, devront être commencés à six heures du matin, aux jours désignés dans le tableau ci-après, et continués pendant vingt-quatre heures consécutives, sans aucune interruption.

MAI 1844.	JUIN.	JUILLET.
Dimanche. . . . 5 Vendredi. . . . . 17 Lundi. 27	Mercredi. . . . . 5 Samedi. . . . . . 15 Mardi. 25	Jeudi. . . . . . . 4 Dimanche. . . . 14 Vendredi. . . . 26
AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.
Lundi. . . . . . 5 Mercredi. . . . . 14 Samedi. 24	Mardi. . . . . . 3 Jeudi. . . . . . . 12 Dimanche. . . . 22	Vendredi. . . . . 4 Lundi. . . . . . 14 Mercredi. 23
NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	JANVIER 1845.
Samedi. . . . . . 2 Mardi. . . . . . 12 Jeudi. 21	Dimanche. . . . 1 Vendredi. . . . . 13 Lundi. 23	Samedi. . . . . . 4 Mardi. . . . . . 14 Jeudi. 23
FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.
Dimanche. . . . 2 Vendredi. . . . . 14 Lundi. 24	Mercredi. . . . . 4 Samedi. . . . . 15 Mardi. 25	Jeudi. . . . . . . 3 Dimanche. . . . 13 Vendredi. 25

Voir le tableau pages 186 et 187.

(TABLEAU C.)

DÉPARTEMENT

État récapitulatif, par route, de la circulation pendant le mois d

DÉSIGNATION des routes.	Numéro d'ordre des routes ou parties de route.	Longueur des routes ou parties de route.	VOITURES NON SUSPENDUES. Nombre de voitures.	Produits correspondants.	Nombre de colliers.	Produits correspondants.	VOITURES SUSPENDUES. Nombre de voitures.	Produits correspondants.	Nombre de colliers.	Produits correspondants.
										PREMIÈRE PARTIE, DONNANT
Route n°	1	mèt. 2 500	139	347 500	365	912 500	32	80 000	71	177 500
d	2	1 000	150	150 000	400	400 000	40	40 000	80	80 000
à	3	4 000	75	300 000	250	1 000 000	15	60 000	35	140 000
Sommes.		7 500	364	797 500	1 015	2 312 500	87	180 000	186	397 500
Circulation moyenne diurne sur la totalité de la route.		. . .	33.5	. . . .	102.8	. . . .	8	. . . .	17.7	. . . .
			DEUXIEME PARTIE, DONNANT LA RÉCAPITULATION							
Paragraphe 1. — Sommes relatives aux routes royales.										
TOTAUX.										
Circulaton moyenne diurne sur l'ensemble des routes royales.										
Paragraphe 2. — Sommes relatives aux routes départementales et stratégiques.										
TOTAUX.										
Circulaton moyenne diurne sur l'ensemble des routes départementales et stratégiques.										
Paragraphe 3. — TOTAUX pour les routes royales.										
TOTAUX pour les routes départementales et stratégiques.										
TOTAUX pour l'ensemble du département. . . .										
Circulaton moyenne diurne sur l'ensemble de toutes les routes du départemt.										

Dressé et certifié par l'Ingénieur en chef soussigné,

d

184 *, d'après les relevés faits pendant* *jours de ce mois.*

VOITURES VIDES.														
Nombre de voitures.	Produits correspondants.	Nombre de colliers.	Produits correspondants.	Cavaliers.	Produits correspondants.	Piétons.	Produits correspondants.	Bêtes de somme.	Produits correspondants.	Têtes de gros bétail.	Produits correspondants.	Têtes de menu bétail.	Produits correspondants.	OBSERVATIONS.
LE DÉTAIL PAR ROUTE.														
10	25 000	16	40 000	6	15 000	72	180 000	2	5 000	3	7 500	35	87 500	
15	15 000	25	25 000	10	10 000	100	100 000	5	5 000	15	15 000	75	75 000	
5	20 000	12	48 000	4	16 000	50	200 000	1	4 000	2	8 000	15	60 000	
30	60 000	53	113 000	20	41 000	222	480 000	8	14 000	20	30 500	125	222 500	
2.7	. . .	5	. . . .	1.8	. . .	22	. . . .	0.6	. . .	1.3	. . .	9.9	. . . .	
POUR LE DÉPARTEMENT.														

A *le* 184

(N° 439.)

[27 avril 1844.]

Relevé de la circulation qui a lieu sur les routes.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur, quelques observations m'ont été soumises au sujet du choix des jours fixés pour les relevés de circulation qui doivent avoir lieu conformément à ma circulaire n° 2, en date du 9 avril dernier. J'ai reconnu que ces observations sont fondées, et j'ai, en conséquence, adopté une autre série de jours. Cette série jouit d'un double avantage ; car, d'abord, elle présente des dates parfaitement équidistantes ; ensuite, chacun des jours de la semaine y entre le même nombre de fois, sauf le mercredi, qui y figure une fois de plus que les autres.

Vous voudrez bien, en conséquence, substituer le tableau ci-après à celui qui se trouve sur la première page du tableau C.

MAI 1844.	JUIN.	JUILLET.
Mercredi. . . . . 8 Samedi. . . . . . 18 Mardi. 28	Vendredi. . . . . 7 Lundi. . . . . . 17 Jeudi. 27	Dimanche. . . . 7 Mercredi. . . . . 17 Samedi. 27
AOUT.	**SEPTEMBRE.**	**OCTOBRE.**
Mardi. . . . . . 6 Vendredi. . . . . 16 Lundi. 26	Jeudi. . . . . . . 5 Dimanche. . . . 15 Mercredi. 25	Samedi. . . . . . 5 Mardi. . . . . . 15 Vendredi. . . . 25

Suite du tableau.

NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	JANVIER 1845.
Lundi. 4	Mercredi. 4	Vendredi. 3
Jeudi. 14	Samedi. 14	Lundi. 13
Dimanche. . . . 24	Mardi. 24	Jeudi. 23
FÉVRIER.	**MARS.**	**AVRIL.**
Dimanche. . . . 2	Mardi. 4	Jeudi. 3
Mercredi. 12	Vendredi. 14	Dimanche. . . . 13
Samedi. 22	Lundi. 24	Mercredi. 23

Il n'y aura, d'ailleurs, aucun changement à apporter aux dispositions indiquées dans ma circulaire du 9 avril et dans les formules qui y sont annexées.

Le sous-secrétaire d'état des travaux publics,
LEGRAND.

(N° 440.)

PERSONNEL.

Promotions. — Décisions diverses. — Retraites. — Décès.

1° NOMINATIONS DANS L'ORDRE ROYAL DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Ordonnance du roi du 26 avril 1844.

M. Kermaingant, inspecteur général des ponts et chaussées, officier de l'ordre royal de Légion d'Honneur, est élevé au grade de commandeur dans le même ordre.

Ordonnance du roi du 26 avril 1844.

Sont élevés au grade d'officier dans l'ordre royal de la Légion d'Honneur :

MM. Vigoureux, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.
Hurel, *idem*.
Le Masson, inspecteur divisionnaire adjoint.

Ordonnance du roi du même jour.

Sont nommés chevaliers de l'ordre royal de la Légion d'Honneur :

MM. Berdoulat, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Destrem aîné, *id.*
Delarue, *id.*
Rérolle, *id.*
Colomès de Juillan, *id.*
Guillaume, *id.*
Maillebiau, *id.*
Belliotte, *id.*
Kermaingant, *id.*
Bélanger, *id.*
Andral, *id.*
Guibourg, *id.*

MM. Jégou (Auguste), ingénieur ordinaire de 1re classe.
Geoffroy, ingénieur ordinaire.
Gaignière, *id.*
Müntz, *id.*
Féline-Romany, *id.*
Desbordes-Borguis, *id.*
Coumes (Jules), *id.*
Ducos, *id.*
De Gayffier, *id.*
Bonniceau, *id.*
Silvestre, conducteur chargé d'un service d'ingénieur.

Ordonnance du roi du même jour.

M. Meynard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, attaché au service ordinaire du département du Rhône, est nommé chevalier de l'ordre royal de la Légion d'Honneur.

2° PROMOTIONS DANS LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Ordonnance du roi du 9 avril 1844.

Sont élevés au grade d'ingénieur ordinaire de deuxième classe au corps royal des ponts et chaussées, les aspirants ci-après dénommés, savoir :

MM. Levert.
Lemaire.
Lemaître.
De la Barre-Duparcq.
Pinte-de-Vin du Jardin.
Decomble.
Dumoulin.
Horric de la Roche-Tolay.

MM. Bréart de Boisanger.
Boulangé (Georges).
Welter.
Dubuisson.
Cuvier.
Francfort.
Bayard.
Bucquet.

Arrêté du ministre des travaux publics du 13 avril 1844.

Sont élevés au grade d'aspirant les élèves ingénieurs dont les noms suivent :

MM. Baron.
Lambrecht.
Midy.
Bert.
Harlé.
Sans.
Grissot de Passy.
Delacroix.
Endrés.

MM. Vergne.
Angiboust.
Rousselle.
Combier.
Bouteiller.
Daguenet.
Vallée.
Masquelez.
Brame.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

16 *avril.* — M. Hernoux, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement en congé, sera attaché au service du chemin de fer de Paris à la Méditerranée (partie comprise entre Dijon et Chalon-sur-Saône) ; il résidera à Dijon.

28 *avril.* — M. Dehargne, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Chinon (Indre-et-Loire), est mis à la disposition de M. le ministre de la marine pour être attaché aux travaux du port militaire de Brest, en remplacement de M. Barthe, rentré au service des ponts et chaussées.

Idem. — M. Évrard, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service de la navigation de la Marne, à la résidence de Meaux, sera chargé de l'arrondissement de Chinon (Indre-et-Loire), en remplacement de M. Dehargne, mis à la disposition de M. le ministre de la marine.

Idem. — M. Krantz, ingénieur ordinaire, précédemment attaché aux travaux du port d'Alger, sera attaché au service de la navigation de la Marne, à la résidence de Meaux (Seine-et-Marne), en remplacement de M. Évrard, appelé à une autre destination.

4° RETRAITES.

Date de l'ordonnance.

M. Aunier, ingénieur en chef de 1re classe. . . . . . . 20 avril 1844.

5° DÉCÈS.

Ingénieurs décédés.		*Date du décès.*
MM. Girard-Pinsonnière, ing. ord. de 1re classe,		décédé le 19 mars 1844.
Déjardin,	*id.*	le 3 avril 1844.

(N° 441.)

Classements de routes départementales. — Dates et extraits des ordonnances royales y relatives.

4 *novembre* 1843. — Le chemin dit des Étroits est et demeure classé au rang des routes départementales du Rhône, sous le n° 10 et la dénomination de route de Lyon à la Mulatière, par la rive droite de la Saône.

24 *novembre* 1843. — Le chemin du Plan-de-Chazy à Château-Queyras, est et demeure classé au rang des routes départementales des Hautes-Alpes sous le n° 4.

5 *janvier* 1844. — La portion de la route royale n° 86, de Lyon à Beaucaire, qui doit être abandonnée par suite de l'établissement d'une nouvelle route aux abords du pont supendu construit sur l'Errieux, près de Beauchastel, est et demeure classée comme prolongement de la route départementale de l'Ardèche n° 20, du Pape à Saint-Sauveur, qui prendra désormais la dénomination de route de Saint-Sauveur à la Croix-de-Beauchastel.

(N° 442.)

[6 janvier 1844.]

Cours d'eau non navigables. —(Sr Perriod). —*Barrage; règlement administratif. — Le droit de réglementer les cours d'eau non navigables, conféré à l'administration, s'étend même aux eaux d'un ruisseau alimenté par une fontaine intermittente. — Et lorsque le règlement relatif à un tel cours d'eau défend d'une manière générale d'y établir des* barrages quelconques, *cette défense comprend même les barrages* non permanents.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, chambre criminelle.)

La cour;

Vu les articles 154, Code d'instruction criminelle, et 471, n° 15, Code pénal;

Vu aussi les lois des 20 août 1790, chapitre 6, 6 octobre 1791, titre 11, article 16; l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI, articles 9, 10 et 12, et les articles 644 et 645, Code civil;

Attendu que la police des cours d'eau non navigables ni flottables, se trouve dévolue, en vertu des lois précitées, aux administrations départementales;

Qu'en conséquence, deux arrêtés du préfet de l'Ain des 27 novembre et 10 décembre 1841, ont interdit aux riverains des *cours d'eau* de ce département, d'établir dans le lit de ses rivières et ruisseaux aucuns moulins, déversoirs, digues ou *barrages quelconques*, sans l'autorisation de l'autorité compétente;

Qu'en exécution de ces arrêtés, et par procès-verbal régulier du 16 mars 1843, le garde champêtre de la commune de Treffort a constaté que la dame Perriod, riveraine

de la rivière de Treffort, avait établi dans le lit de cette rivière un barrage d'environ 25 centimètres de hauteur; que la foi due à ce procès-verbal n'a pas été détruite par la preuve contraire;

Que néanmoins la dame Perriod avait été renvoyée de la poursuite, sur le motif qu'il s'agissait d'un ruisseau alimenté par une fontaine *intermittente*, et d'un barrage non permanent;

Que le règlement est général et absolu, et ne renferme pas cette distinction; d'où il suit que le jugement attaqué a violé la foi due au procès-verbal, méconnu les règlements et faussement appliqué l'art. 645, Code civil, qui fait réserve des *arrêtés et règlements* locaux sur la jouissance des *eaux courantes* séparatives des héritages;

Casse, etc.

(N° 443.)

[15 janvier 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Verlaque). — *Alignements; expropriation amiable; bases de l'indemnité. — Contenance; indemnité; fixation. — L'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807 qui borne l'indemnité à la valeur du terrain délaissé, dans le cas où le propriétaire d'une maison soumise à reculement pour l'alignement de la voie publique, fait* volontairement *démolir sa maison, n'est pas applicable au cas où le propriétaire consent amiablement à l'expropriation d'une partie de sa maison rendue nécessaire pour l'agrandissement d'une route départementale. — Dans ce cas, le jury peut accorder, outre la valeur du terrain exproprié, une indemnité pour le*

dommage souffert par le propriétaire à raison de la dépréciation de ce qui lui reste. — Le jury peut déterminer l'indemnité à tant par mètre de terrain, lorsqu'il n'y a pas de contestation sur la contenance du terrain exproprié (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Attendu, sur le premier moyen, que l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807 ne borne à la valeur du terrain délaissé, l'indemnité à allouer au propriétaire de la maison dont on est forcé de reculer la construction par suite d'alignement, que dans les deux cas qu'il spécifie : 1° lorsque ce propriétaire fait volontairement démolir sa maison; 2° lorsqu'il est forcé de démolir pour cause de vétusté;

Que, dans l'espèce, il n'a été constaté ni que la maison de Verlaque ait été démolie pour cause de vétusté, ni que cette démolition ait été volontaire de la part du propriétaire, puisque le consentement donné par lui à l'expropriation demandée pour l'agrandissement de la route départementale n° 7, et l'exécution qu'il y a donnée, ne sauraient équivaloir à la démolition spontanée que suppose l'article précité, et que, par conséquent, il ne se trouvait dans aucun des cas prévus par la loi;

Attendu, sur le second moyen, que le jury a statué sur le seul point contesté entre les parties, en réglant le montant de l'indemnité par mètre quarré; qu'il n'y a point de contestation sur la contenance du terrain exproprié; que, dès lors, le montant de l'indemnité a été réglé d'une manière certaine et définitive;

Rejette le pourvoi formé contre la décision du jury d'expropriation de Draguignan, du 26 octobre 1843, etc.

(*) Mais il en serait autrement si cette contenance était incertaine *Voir* l'arrêt du 19 août 1843, Annales, *Lois et ordonnances*, 2e série t. III, 1843, page 494.

(N° 444.)

[16 janvier 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Cottin). — *Jury ; publicité ; serment.— Il n'est pas nécessaire que la désignation faite par le magistrat directeur de personnes appelées à compléter le nombre de seize jurés, lorsque les individus convoqués ne se présentent pas en nombre suffisant, ait lieu publiquement. Cette désignation peut être faite à huis clos et dans la chambre du conseil.—Il n'y a pas nullité des opérations du jury, par cela seul que le serment des jurés n'a pas immédiatement suivi sa constitution, si le grand nombre des parcelles expropriées et la distribution du travail a mis un intervalle nécessaire entre la composition du jury et le commencement de ses opérations.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu les art. 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, sur le premier moyen, résultant d'un prétendu excès de pouvoir et de la violation du principe de publicité en matière d'expropriation, que la publicité prescrite par l'art. 37 pour la discussion qui s'ouvre après la constitution et le serment du jury, ne l'est par aucune disposition de cette loi pour le choix que son art. 33 charge le magistrat directeur de faire des personnes appelées à compléter le nombre de seize jurés;

Que d'ailleurs cet art. 33 n'est point de ceux dont la violation, aux termes de l'art. 42, constitue une ouverture à cassation :

Attendu, sur le deuxième moyen, résultant d'une violation prétendue de l'art. 36, en ce que le serment du jury n'a pas été prêté immédiatement après sa constitution, que cet article exige bien que la prestation du serment suive la constitution du jury, mais non qu'il la suive sans intervalle, lorsque, comme dans l'espèce, le grand nombre des parcelles expropriées et la distribution du travail obligent à laisser un intervalle entre la composition du jury et le commencement de ses fonctions;

Rejette, etc.

(N° 445.)

[6 février 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Jancen). — *Pourvoi; fin de non-recevoir. — Dépossession amiable; fixation ultérieure de l'indemnité. — Jury; composition. — Plans parcellaires; défaut de production. — Dépens. — Le jugement qui, après une expropriation consentie et exécutée, se borne à nommer un magistrat directeur du jury chargé de déterminer les indemnités, n'est pas susceptible de recours en cassation. — Le délai de six mois à partir du jugement d'expropriation, pendant lequel l'art.* 55 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *réserve à l'administration l'exercice exclusif des poursuites à fin de fixation de l'indemnité, court, lorsqu'il y a eu expropriation amiablement consentie et exécutée avant tout jugement, à partir des actes administratifs qui ont consommé la dépossession, et non à partir du jugement ultérieur qui se borne à nommer un magistrat directeur. — Lorsqu'après la formation du jury,*

l'un des douze jurés vient à se trouver empêché pour cause de maladie, les autres jurés peuvent régulièrement procéder au nombre de onze. — Le défaut de production des plans parcellaires des objets expropriés ne peut être invoqué comme moyen de nullité par la partie qui poursuivait l'expropriation, et à qui, par suite, incombait l'obligation de faire cette production. — Est régulière la décision du magistrat directeur sur les dépens, qui dispose, sans énonciation de chiffres, qu'ils seront supportés par chaque propriétaire d'une part, et par l'administration d'autre part, dans la proportion de leurs offres et de leurs demandes avec la décision du jury.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu la connexité, joint les pourvois, et statuant sur le tout,

En ce qui touche le pourvoi formé par le préfet de l'Hérault contre le jugement du 14 juillet 1843;

Attendu que ce jugement rendu par suite d'arrêtés d'alignement pris antérieurement par le préfet, contient nomination d'un magistrat directeur du jury chargé de fixer l'indemnité; mais qu'il ne prononce point l'expropriation déjà consentie et exécutée entre les parties, lesquelles n'étaient plus divisées que sur la fixation de l'indemnité;

Attendu que ce n'est que contre les jugements prononçant l'expropriation que l'art. 20 de la loi du 3 mai 1841 ouvre le recours en cassation;

Rejette ce moyen;

En ce qui touche le pourvoi formé par le préfet de l'Hérault contre les décisions du jury de l'Hérault et les ordonnances du magistrat directeur, en date des 17 et 18 août 1843;

Sur le premier moyen :

Attendu que l'art. 55 de la loi du 3 mai 1841 ne réserve à l'administration l'exercice exclusif des poursuites à fin de fixation de l'indemnité, que pendant six mois à partir du jugement d'expropriation ;

Attendu que, dans l'espèce, les terrains dont il s'agit avaient été cédés à la voie publique, par les propriétaires, par suite de divers arrêtés d'alignement rendus de 1829 à 1842 ; et que, par exploits d'offres du mois de mai 1843, le préfet de l'Hérault a formellement reconnu l'existence antérieure de ces cessions ;

Attendu qu'ainsi l'expropriation déjà amiablement exécutée était antérieure au jugement du 14 juillet 1843, lequel s'est borné à nommer un magistrat directeur du jury chargé de fixer l'indemnité ; et qu'en conséquence, ce n'est point à partir de ce jugement que le délai de six mois imparti par l'art. 55 a commencé à courir ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu qu'à l'audience du 17 août, le jury spécial a été régulièrement constitué pour chacune des treize affaires, et s'est transporté sur les lieux ; que, dans l'intervalle du 17 au 18 août, l'un des douze jurés étant tombé malade, a été mis ainsi dans l'impossibilité de continuer ses fonctions ; et que les autres jurés qui, aux termes de l'art. 35, pouvaient délibérer valablement au nombre de neuf, ont régulièrement, au nombre de onze, rendu leurs décisions, conformément aux art. 35 et 36 de la loi de 1841 ;

Sur le troisième moyen :

Attendu : 1° que les art. 15, 19, 21, 23, 24 et 28 de la loi du 3 mai 1841, ne sont pas compris par l'art. 42 au nombre de ceux dont la violation ouvre le recours en cassation ;

Attendu : 2° que, des énonciations du procès verbal, il résulte que le préfet qui a fait défaut devant le jury,

n'avait pas fait la remise des plans parcellaires, lesquels, par conséquent, n'ont pu être mis sous les yeux du jury; d'où il suit que, dans l'espèce, il ne peut pas appartenir au préfet d'argumenter du défaut de remise de ces plans, pour prétendre que l'art. 37 aurait été violé;

Sur le quatrième moyen :

Attendu que le magistrat directeur, en prononçant sur les dépens, a dit qu'ils seraient supportés par chaque propriétaire, d'une part, et par l'administration, d'autre part, dans la proportion de leur offre et de leur demande avec la décision du jury; qu'en cela il a fait une juste application de l'art. 40;

Attendu qu'il n'avait pas, sous ce rapport, à se préoccuper de l'intérêt de tiers qui n'étaient pas en cause, dont les noms n'étaient pas même indiqués; qu'ainsi l'art. 39 est invoqué à tort à l'appui de ce moyen;

Rejette, etc.

(N° 446.)

[22 février 1844.]

Travaux publics. — (Sr Chenevoy). — *Canaux; digues; établissement d'une servitude de passage; compétence. — Le conseil de préfecture excède ses pouvoirs lorsqu'il accorde à un particulier l'autorisation de passer sur la levée d'un canal, pour l'exploitation de ses terres.*

Par suite de l'établissement du canal du Rhône au Rhin le sieur Chenevoy, fermier, a réclamé le droit de faire passer ses voitures en tout temps sur la levée droite du canal, pour l'exploitation des propriétés du sieur de Marcilly, dans la commune de Samerey.

Cette prétention a été accueillie par un arrêté du conseil de préfecture de la Côte-d'Or du 5 août 1841, rendu contrairement aux observations des ingénieurs qui pensaient que le passage des voitures ne devait être autorisé que par un temps sec et sous la condition de fournir au-

nuellement le cube de gravier jugé nécessaire pour l'entretien de la levée. Toutefois le conseil de préfecture imposa au sieur Chenevoy la charge de payer une indemnité proportionnée aux dommages qu'il serait reconnu avoir occasionnés, à chaque fois que l'administration croirait qu'il en aurait été commis.

Le ministre a déféré cet arrêté à la censure du conseil d'état.

« Il ne s'agissait pas dans l'espèce, a-t-il dit, de la réparation d'un dommage qui aurait été causé par suite de l'établissement du canal, mais seulement de l'appréciation d'une servitude que le demandeur prétend pouvoir exercer. Dès lors M. le préfet était seul apte à prononcer sur la demande du sieur Chenevoy, sauf le recours de celui-ci devant les tribunaux civils, dans le cas où il aurait regardé la décision du préfet comme attentatoire à ses droits. »

Ces observations ont été accueillies par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département des travaux publics, enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 20 octobre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Côte-d'Or du 5 août 1841, qui a reconnu au sieur Chenevoy, fermier à Samerey, le droit de passer en tout temps, sur la levée droite du canal du Rhône au Rhin ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées en date des 28 mai, 26 juin et 17 août 1841, enregistrés ensemble au secrétariat général de notre conseil d'état le 20 octobre 1841 ;

Vu la lettre en date du 12 janvier 1842, par laquelle le préfet de la Côte-d'Or certifie que communication du pourvoi a été donnée aux sieurs Chenevoy et de Marcilly ; la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 15 janvier 1842 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que la demande du sieur Chenevoy adressée au préfet du département de la Côte-d'Or, tendait à obtenir l'autorisation de passer sur la levée droite du canal

du Rhône au Rhin pour exploiter des terres dont le dit sieur Chenevoy est fermier; que le conseil de préfecture ne pouvait, sans excéder ses pouvoirs, accorder l'autorisation réclamée;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Côte-d'Or susvisé est annulé, sauf au sieur Chenevoy à faire valoir ses droits ainsi qu'il avisera.

(N° 447.)

[23 février 1844.]

Indemnités. — Procédure. — (Sr Bayard de la Vingtrie c. les usiniers du canal du Moulinet). — *Canaux; dérivations; chômage d'usine.—Chose jugée.—Pourvoi; indivisibilité.—Sommes payées en vertu d'une décision annulée; restitution; intérêts. — Les chômages imposés, dans l'intérêt du service de la navigation, aux usines situées sur les canaux navigables ou sur leurs dérivations, ne soumettent l'état à aucune indemnité* (*)*, lors même que les usiniers auraient contribué de leurs deniers à augmenter le volume des eaux qui font mouvoir leurs usines. — Il n'appartient pas au conseil de préfecture de réformer lui-même ses propres décisions* (**)*.— Est recevable le pourvoi formé, même hors des délais, contre un arrêté du conseil de préfecture, pourvu qu'il ait été introduit en temps utile contre un autre arrêté rendu en conséquence et en exécution du précédent* (***)*. — Les sommes payées en vertu d'une décision annulée par le conseil d'état doivent être*

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. VIII, 1838, p. 290.
(**) *Id.*, 2e série, t. I, 1841, page 340; t. III, 1843, page 219.
(***) *Id.*, 1re série, t. VII, 1837, page 421; t. VIII, 1838, page 443.

restituées, avec les intérêts à partir, non du jour du payement, mais du jour où ils ont été demandés devant le conseil d'état.

Le canal de la Sensée, qui unit la Scarpe à l'Escaut, est alimenté en partie par l'ancienne rivière de la Sensée. Les eaux du canal y sont retenues à la hauteur nécessaire par deux déversoirs. L'un de ces déversoirs, plus rapproché de l'Escaut, conduit dans ce fleuve une partie du trop plein du canal; l'autre déversoir jette une partie du trop plein dans un petit canal appelé le Moulinet qui conduit à la Scarpe.

Le sieur Bayard de la Vingtrie, concessionnaire des travaux de la Scarpe, s'étant trouvé dans la nécessité de diminuer le volume des eaux de la Scarpe, obtint du préfet l'autorisation de barrer le déversoir du Moulinet et de rejeter ainsi dans le déversoir du Fressier tout le trop plein du canal de la Sensée.

Ces mesures ont occasionné des chômages d'usines tant sur la Scarpe que sur le Moulinet, et ont soulevé de la part des propriétaires des demandes d'indemnités qui ont été accueillies par divers arrêtés préparatoires et définitifs du conseil de préfecture du Nord.

Le sieur Bayard de la Vingtrie s'est pourvu au conseil d'état contre ces arrêtés. Il soutenait que les chômages ordinaires ou extraordinaires d'usines ne l'obligeaient à aucune indemnité; subsidiairement, il contestait le nombre des jours de chômage admis par le conseil de préfecture.

Le ministre des travaux publics, consulté sur les requêtes du sieur Bayard de la Vingtrie, a présenté les observations suivantes tendant à l'annulation des arrêtés attaqués:

1° En ce qui touche les possesseurs d'usines situées sur la Scarpe, il a fait remarquer, d'abord, que la stipulation du cahier des charges qui laisse à la charge du concessionnaire les indemnités qui seraient réclamées par suite de la baisse des eaux hors le délai ordinaire de chômage annuel, avait pour but de garantir l'état de toute réclamation qui serait reconnue fondée, mais ne préjugeait pas la question de savoir si les usiniers seraient recevables, dans tous les cas, à réclamer des indemnités.

Il a ajouté que l'état, aux droits duquel le concessionnaire était subrogé, ne saurait être passible d'indemnités pour l'exécution des travaux publics dont quelques usines ont à souffrir passagèrement.

« Les eaux motrices des usines, a-t-il dit, appartiennent au domaine public dans les rivières navigables : la Scarpe est navigable; ce n'est donc qu'accidentellement et par pure tolérance que les usines existant sur ses bords usent des eaux superflues pour le service de la navigation. Si l'origine de ces usines est antérieure à l'établissement de la navigation, leur dépréciation résultant de la transformation en rivière navigable a dû donner lieu à un réglement d'indemnité qui se trouve aujourd'hui frappé de déchéance contre les usiniers, de prescription au profit de l'état. Dans le cas au contraire où la navigation aurait précédé l'établissement des usines, les intérêts des usiniers demeurent subordonnés à ceux du service public.

» L'état a donc le droit de prescrire toutes les mesures qu'il juge favorables à la navigation ou à la conservation du lit même de la rivière.

Sous ce dernier rapport, le droit de l'état est d'autant plus incontestable que l'entretien des rivières navigables est à sa charge et non à celle des usiniers dont la jouissance est pure et simple.

» Dans une affaire absolument identique, le conseil d'état a maintenu la décision du même conseil de préfecture du Nord, qui rejetait la réclamation du sieur Berteau, meunier à Maubeuge, contre le concessionnaire de la Sambre. L'ordonnance du 11 mai 1838 (*), intervenue dans la contestation dont il s'agit, a consacré le principe que tout chômage fait pour travaux publics, dans l'intérêt de la navigation, ne peut donner lieu à indemnité.

» Dans l'espèce, le même conseil de préfecture a fait application de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; mais il a omis l'exécution de l'article 48 qui exige de la part des usiniers la preuve que l'établissement de leurs usines est légal, et qu'elles ne se trouvent pas sous le poids d'une interdiction commandée par l'utilité publique. Cette seule omission me paraît constituer un moyen d'annulation. »

2° En ce qui touche les usines situées sur le Moulinet :

Le ministre a établi que le canal du Moulinet était une dépendance nécessaire de la Scarpe, et qu'il devait être assimilé à cette rivière en ce qui concerne les manœuvres exigées pour les travaux. « Le canal du Moulinet, a-t-il dit, n'est ni un cours d'eau naturel, ni un cours d'eau privé. Élargi et creusé par Vauban, il a servi à dériver sur le versant de la Scarpe une partie des eaux qui coulaient autrefois sur le versant de l'Escaut. Une écluse militaire, établie à Palluel, réglait les conditions de l'écoulement dans l'une ou l'autre de ces vallées, et les chefs du génie de Douai imposaient aux usines de ce canal, dans l'intérêt de la défense et dans celui de la navigation, des chômages obligatoires. Les documents historiques qui reposent dans les archives du bureau du génie de la place de Douai établissent ces faits d'une manière incontestable. Le canal du Moulinet est donc devenu, en 1690, une véritable rigole alimentaire de la Scarpe. Ses eaux, nécessaires à la navigation, doivent être considérées comme faisant partie du domaine public. » Le ministre en a conclu que, aux termes de l'arrêt du conseil d'état précité, du 11 mai 1838, les usiniers riverains étaient tenus de subir sans compensation les chômages nécessités par les besoins de la navigation.

Les défendeurs objectaient que le détournement des eaux du canal de la Sensée n'avait pas eu lieu pour les travaux de ce canal, mais bien pour les travaux d'un autre canal, celui de la Scarpe, qui n'avait pas, selon eux, le même droit à leur imposer la servitude du chômage. « La Scarpe, a répondu le ministre, a le même droit que la Sensée à faire peser la servitude du chômage sur les usiniers du Moulinet. Je viens de le démontrer en remontant à l'origine même de ce courant. Et d'ailleurs, si ce droit ne dérivait pas d'un aménagement primitif des eaux, il résulterait encore de leur état actuel. Lorsque plusieurs rivières et canaux sont dépendants les uns des autres, comme le sont nos canaux

---

(*) Cette ordonnance, insérée dans les Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. VIII, 1838, page 290, est postérieure aux premiers actes de la présente affaire.

du Nord, on ne saurait admettre que le droit de chômage ne peut s'exercer que sur le canal même où des travaux s'exécutent, car ce canal ne peut chômer que par le détournement des eaux des canaux adjacents.

Enfin, les défendeurs alléguaient un droit de propriété sur les eaux excédant les besoins du canal de la Sensée, en vertu de l'acquisition faite par eux, moyennant 10 000 fr., du moulin de Féchain dont la suppression avait accru à leur profit le produit ordinaire de la Sensée : ils reconnaissaient que cette propriété était grevée du chômage annuel ordinaire; mais ils prétendaient que les chômages extraordinaires leur donnaient droit à indemnité. Le ministre a répondu que l'effet de l'acte administratif d'acquisition du 14 octobre 1824, n'avait pas été de soustraire la totalité des eaux de la Sensée au principe général consacré par l'ordonnance du 11 mai 1838.

Ses observations ont été accueillies par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Bayard de la Vingtrie, concessionnaire des travaux à exécuter pour l'amélioration de la navigation de la Scarpe, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume, 29; la dite requête enregistrée au secrétariat de notre conseil d'état le 6 juillet 1837, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Nord, en date du 6 mars 1837, qui ordonne une expertise à l'effet d'évaluer les indemnités dues par le requérant : 1° à la dame veuve Paix (*suivent les noms de cinq autres requérants*); tous propriétaires ou locataires de moulins situés sur la Sensée, versant de la Scarpe, en aval du déversoir du Moulinet; les dites indemnités motivées sur le chômage qu'auraient éprouvé les dits moulins par suite du déversement du trop plein du canal de la Sensée du côté de l'Escaut, pendant une partie de l'année 1836; ce faisant, dire que le chômage des dits moulins n'a commencé que le 6 septembre de la même année; que les jours d'interruption effective du travail des usines seront seuls comptés pour jours de chômage; que de ces jours ainsi calculés, il sera déduit soixante jours pour lesquels les usiniers n'ont droit à aucune indemnité; que sur les trente-cinq jours restants, seront également

déduits cinq dimanches ; que le sieur Bayard sera donc tenu de payer indemnité à raison de trente jours de chômage, et qu'en conséquence l'expertise ne portera que sur l'appréciation de la perte occasionnée aux usiniers par ces trente jours ; et condamner les défendeurs aux dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense, enregistré comme dessus, le 24 janvier 1840, par lequel la dame veuve Paix-Bris, la dame veuve Choquet et fils, le sieur Auvray, le sieur Houday, le sieur Trannier et le sieur Herman, concluent à ce qu'il nous plaise rejeter la requête du sieur Bayard de la Vingtrie et le condamner aux dépens ;

Vu également la requête à nous présentée au nom du susdit sieur Bayard de la Vingtrie, la dite requête enregistrée comme dessus, le 9 septembre 1837, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Nord, en date du 21 juillet 1837 qui, en suite de l'expertise faite en exécution de l'arrêté précité, du 6 mars 1837, condamne le sieur Bayard, requérant, à payer des indemnités à la dame Paix-Bris, à la dame veuve Choquet et fils, au sieur Auvray, au sieur Trannier et au sieur Herman, pour le chômage de leurs usines pendant une partie de l'année 1836 ; ce faisant, dire que le requérant ne sera tenu de payer l'indemnité qu'à raison de trente jours de chômage, et condamner les défendeurs aux dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense enregistré comme dessus, le 24 janvier 1840, par lequel la dame veuve Paix-Bris et consorts concluent à ce qu'il nous plaise rejeter la requête du sieur Bayard de la Vingtrie, et statuant sur le recours par eux incidemment formé, condamner le sieur Bayard de la Vingtrie au payement des intérêts à partir du jour de la demande des sommes à eux adjugées et le condamner aussi aux dépens ;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus, le 6 mars 1840, par lequel le sieur Bayard de la Vingtrie conclut à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté du 6 mars 1837, ensemble tout ce qui s'en est suivi ; déclarer qu'aucune indemnité n'est due aux propriétaires d'usines situées sur le Moulinet pour chômages ordinaires ou extraordinaires ; subsidiairement, déclarer que cette indemnité sera calculée seulement sur trente-cinq jours de chômage et le produit d'une force motrice, d'une valeur de 10 000 fr. ; laquelle indemnité se répartirait dans la proportion de la contribution de chacune d'elles au versement effectué en 1824 pour la suppression du moulin de Féchain ; déclarer de plus que les sommes payées par le sieur Bayard lui seront restituées avec intérêts à 5 pour 100, depuis le jour du payement jusqu'à celui de la restitution, et condamner les défendeurs aux dépens ;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 11 novembre 1840, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été faite des requêtes ci-dessus visées ;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus le 29 janvier 1841 par lequel la dame veuve Paix-Bris et consorts persistent dans leurs conclusions ;

Vu également la requête à nous présentée au nom du susdit Bayard de la Vingtrie, la dite requête enregistrée comme dessus le 18 janvier 1838, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Nord, en date du 23 août 1837, qui ordonne une expertise à l'effet d'évaluer les indemnités dues par le requérant : 1° au sieur Augustin-Jean-Baptiste Duburcq (*suivent les noms de sept autres requérants*), tous propriétaires ou locataires de moulins situés dans la dite ville (de Douai), sur la rivière de Scarpe ; les dites indemnités calculées sur le chômage partiel qu'auraient éprouvé les dits moulins par suite du déversement du trop plein du canal de la

Sensée, du côté de l'Escaut, pendant une partie de l'année 1836; ce faisant, dire que les usines des sieurs Bris, Molière, Carton, Panien et Delasalle, situées dans la ville de Douai, n'ont souffert aucun chômage du 20 août au 26 décembre 1836; subsidiairement, et pour le cas où il serait décidé qu'il y a eu chômage des dites usines, dire que le sieur Bayard n'a pas excédé la faculté qui lui était réservée, comme représentant l'état, par l'arrêté préfectoral du 2 avril 1825; très-subsidiairement enfin, dire qu'il n'est dû d'indemnités qu'à raison de trente jours de chômage, et que par conséquent l'expertise ne portera que sur l'appréciation de la perte occasionnée aux dites usines par trente jours de chômage; quant aux usines des sieurs Duburcq et Noiret, situées à Lambres, en amont de Douai, dire que ces usines n'ont souffert aucun chômage du 20 août au 26 décembre 1836; subsidiairement, dire que le chômage des dites usines n'a commencé que le 6 septembre 1836; que les jours d'interruption effective de travail seront seuls comptés pour jours de chômage; que de ces jours ainsi calculés, il sera déduit soixante jours pour lesquels les usiniers n'ont droit à aucune indemnité, et aussi cinq dimanches; que le sieur Bayard ne sera, dans le cas même de chômage, tenu à payer indemnité qu'à raison de trente jours de chômage; qu'en conséquence l'expertise ne portera que sur l'appréciation de la perte occasionnée aux moulins de Lambres par ces trente jours, et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu également la requête à nous présentée au nom du susdit sieur Bayard de la Vingtrie, la dite requête enregistrée comme dessus, le 28 avril 1838, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Nord, en date du 5 mars précédent, qui, ensuite de l'expertise faite en exécution de l'arrêté précité du 23 août 1837, condamne le sieur Bayard, re-

quérant, à payer des indemnités aux sieurs Duburcq, Noiret et autres ci-dessus dénommés, pour le chômage de leurs usines pendant une partie de l'année 1836; en conséquence, quant aux usines situées dans la ville de Douai, dire qu'elles n'ont souffert aucun chômage du 20 août au 26 décembre 1836; subsidiairement, et pour le cas où serait décidé qu'il y a eu chômage des dites usines, dire que le sieur Bayard n'a pas excédé la faculté qui lui était réservée comme représentant l'état, par l'arrêté préfectoral du 2 avril 1835; très-subsidiairement enfin, dire qu'il n'est dû d'indemnités qu'en raison de trente jours de chômage; réduire en conséquence le montant de l'indemnité; quant aux usines situées à Lambres, dire que ces usines n'ont souffert aucun chômage du 20 août au 26 décembre 1836; subsidiairement, dire qu'il n'est dû indemnité que pour trente jours de chômage; réduire en conséquence le montant de l'indemnité et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 31 octobre 1838, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée des requêtes présentées par le sieur Bayard de la Vingtrie contre les arrêtés des 23 août 1837 et 5 mars 1838;

Vu les mémoires en défense enregistrés comme dessus, le 24 janvier 1840, par lesquels les sieurs Duburcq, Noiret et consorts ci-dessus dénommés, concluent à ce qu'il nous plaise rejeter les recours du sieur Bayard de la Vingtrie, et le condamner aux dépens;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus, le 2 mars 1840, par lequel le sieur Bayard de la Vingtrie conclut à ce qu'il nous plaise annuler les deux arrêtés des 23 août 1837 et 5 mars 1838; déclarer qu'aucune indemnité n'est due, soit pour chômage ordinaire, soit pour chômage extraordinaire; déclarer que les sommes

payées par le sieur Bayard lui seront restituées avec intérêt à 5 pour 100, depuis le jour du payement jusqu'à celui de la restitution, et condamner les sieurs Duburcq et consorts aux dépens;

Vu la production faite par le sieur Bayard de la Vingtrie intitulée *Observation* et enregistrée comme dessus, le 11 juin 1840;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus le 30 janvier 1841, par lequel les sieurs Duburcq, Noiret et consorts persistent dans leurs conclusions;

Vu également la requête sommaire et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom de la dame Paix-Bris, de la dame veuve Choquet et fils, du sieur Trannier, du sieur Herman, du sieur Houday et du sieur Auvray ci-dessus dénommés; la dite requête et le dit mémoire enregistrés comme dessus les 2 juillet et 16 octobre 1838, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Nord, en date du 9 avril 1838, qui décide sur la demande en indemnité des requérants, pour le chômage de leurs usines en 1837, que le sieur Bayard de la Vingtrie ne leur doit aucun indemnité pour chômage ordinaire; ce faisant, ordonner que le dit sieur Bayard sera tenu de leur payer indemnité pour le chômage de leurs usines pendant toute sa durée, et condamner les défendeurs aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense enregistré comme dessus, le 18 janvier 1840, par lequel le sieur Bayard de la Vingtrie conclut à ce qu'il nous plaise, admettant le pourvoi incident formé par le requérant contre l'arrêté du 9 avril 1838, et réformant cet arrêté, déclarer que les propriétaires d'usines situées sur le Moulinet n'ont droit à aucune indemnité pour les chômages ordonnés dans l'intérêt du service de la navigation; subsidiairement, que l'indemnité ne devrait s'appliquer qu'au chômage extraordinaire, et limitative-

ment à la portion de force motrice qui serait considérée représentant le versement de 10 000 fr fait en 1824, et condamner la dame veuve Paix-Bris et consorts aux dépens de premier ressort et d'appel ;

Vu la lettre enregistrée le 2 mai 1840, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée des requêtes et mémoires dans l'instance engagée relativement à l'arrêté du 9 avril 1838 ;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus, le 30 janvier 1841, par lequel la dame Bris et consorts persistent dans leurs conclusions ;

Vu également la requête sommaire et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom de la dame veuve Paix-Bris, des sieurs Choquet, Herman, Bailleux, Houday, Trannier, Auvray, Carton, Panien, Delasalle, Deloffre, Arthur Bris, Mollier, Duburcq, Noiret et consorts, tous propriétaires ou locataires des moulins situés sur la Scarpe ou sur le cours d'eau du Moulinet; la dite requête et le dit mémoire enregistrés comme dessus, les 9 octobre 1839 et 22 janvier 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Nord, du 12 juillet 1839 qui rejette les demandes en indemnité formées par les requérants pour le chômage de leurs usines en 1837 et 1838 ; ce faisant, ordonner que le sieur Bayard de la Vingtrie sera tenu de payer aux requérants une indemnité pour le dit chômage, et condamner les défendeurs aux dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 17 juillet 1841, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée de la requête et du mémoire présentés par la dame Bris, les sieurs Choquet et consorts contre l'arrêté du 12 juillet 1839 ;

Vu les observations enregistrées comme dessus, le

27 décembre 1841, par lesquelles les usiniers de la Scarpe et de la Sensée persistent dans leurs conclusions;

Vu les observations enregistrées comme dessus, le 14 mai 1842, par lesquelles le sieur Bayard de la Vingtrie conclut à ce qu'il nous plaise, en ce qui touche les usines du Moulinet, annuler les arrêtés par lui attaqués et tout ce qui s'en est suivi, notamment tous arrêtés qui auraient pu être rendus en exécution de l'arrêté préparatoire du 6 mars 1837, au profit du sieur Houday; confirmer les arrêtés attaqués par les usiniers, ordonner la restitution des sommes payées avec intérêts du jour du payement; subsidiairement, dire que l'indemnité de chômage ne s'appliquera qu'à une force motrice de 2 000 francs par usine; subsidiairement encore, ordonner la production des titres autorisant l'établissement des usines; plus subsidiairement, des pièces autorisant l'origine des usines et les conditions de leur ancienne existence; plus subsidiairement encore, adjuger les conclusions originairement prises relativement au nombre de jours de chômage; en ce qui touche les usines de la Scarpe, adjuger les conclusions déjà prises par le sieur Bayard; subsidiairement, ordonner, conformément à la loi de 1807, la production des titres autorisant l'établissement des usines ou les pièces constatant les anciennes conditions de leur existence et leurs rapports avec la navigation de la Scarpe à l'aval des dites usines; en ce qui touche à la fois les usines de la Scarpe et celles du Moulinet, confirmer l'arrêté du 12 juillet 1839 et condamner les défendeurs aux dépens, soit de première instance, soit d'appel;

Vu la production faite par le sieur Bayard de la Vingtrie et enregistrée comme dessus le 9 août 1842;

Vu le mémoire enregistré comme dessus le 8 décembre 1842 par lequel les usiniers de la Scarpe et de la Sensée persistent dans leurs conclusions;

Vu le mémoire du sieur Bayard de la Vingtrie enregistré comme dessus le 16 mai 1843;

Vu la production enregistrée comme dessus le 12 janvier 1844;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture du département du Nord du 13 septembre 1837 qui statue sur le montant de l'indemnité réclamée par le sieur Houday;

Vu les rapports extraits des archives du génie militaire de la place de Douai, en date des 21 juillet 1755 et 22 mars 1782, 12 fructidor an XI, et 8 et 28 vendémiaire et 1er brumaire an XII;

Vu la lettre des propriétaires d'usines situées sur le canal du Moulinet du 15 septembre 1821, le rapport et la décision ministérielle du 12 juin 1824, et l'arrêté du préfet du 14 octobre même année;

Vu la lettre du préfet du 2 septembre 1836;

Vu les rapports d'ingénieurs des 21 et 25 mai 1839, ceux des 1er et 10 mars 1840 et ceux des 25 mai et 2 juin 1841;

Vu toutes les pièces produites;

Vu la loi du 11 avril 1835, ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Ouï Me Lebon, avocat du demandeur;

Ouï Me Fabre, avocat des défendeurs;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que les requêtes présentées soit par le sieur Bayard de la Vingtrie, soit par les propriétaires d'usines situées sur la Scarpe ou sur le canal du Moulinet présentent à décider des questions communes, quoique dans des intérêts divers, et qu'il convient de joindre ces requêtes pour y statuer par une seule et même ordonnance;

En ce qui touche les demandes en indemnité formées

par les dits propriétaires et les arrêtés du conseil de préfecture qui ont admis ces demandes comme fondées :

Considérant qu'il est établi par les documents joints au dossier, que vers la fin du dix-septième siècle le bras de la rivière de la Sensée qui coulait vers Douai, vulgairement appelé canal du Moulinet, a été l'objet de travaux considérables exécutés par l'administration dans le but de détourner et d'amener vers la Scarpe un grand volume d'eau, dans l'intérêt de la défense militaire et de la navigation; que si les usines construites sur ce cours d'eau, soit avant, soit depuis l'exécution des dits travaux, ont été, par le fait, appelées à jouir habituellement des eaux ainsi détournées, il résulte de l'instruction que l'administration s'était réservé la faculté, à l'aide d'une écluse militaire établie à Palluel, de régler le partage des eaux entre les deux bras de la Sensée et de jeter, à sa volonté, toutes les eaux, soit sur le versant de la Scarpe, soit sur celui de l'Escaut; qu'ainsi, et jusqu'à la construction du canal de la Sensée, le service des usines est demeuré subordonné à toutes les mesures que l'administration pouvait juger nécessaires dans l'intérêt des services publics; que lorsque, plus tard, a été construit le canal de la Sensée qui a reçu dans son lit toutes les eaux dérivées dans le canal du Moulinet, l'état de subordination du service des usines à celui de la navigation a été maintenu et manifesté par la construction de deux déversoirs destinés à remplir le même office que l'ancienne écluse de Palluel, et que si, en 1824, les usiniers du canal du Moulinet ont contribué de leurs deniers à la suppression du moulin de Féchain, dans le but d'obtenir que habituellement toutes les eaux excédant les besoins de la navigation du canal de la Sensée s'écoulassent de leur côté, cette contribution et les actes administratifs qui en ont été la suite n'ont point eu pour effet d'anéantir les droits de l'état à l'usage et à la manœuvre des dites eaux, toutes les fois que l'utilité publique pourrait le requérir;

Considérant, dès lors, qu'en faisant écouler vers l'Escaut les eaux surabondantes du canal de la Sensée pendant une partie des années 1836 et 1837, 1838, avec l'assentiment de l'administration, et pour cause de service public, le sieur Bayard de la Vingtrie n'a fait qu'user des droits de l'état, conférés au concessionnaire par son cahier de charges, et qu'ainsi c'est à tort que par ses arrêtés des 6 mars, 21 juillet, 23 août 1837, 5 mars et 9 avril 1838, le conseil de préfecture du département du Nord a préjugé ou jugé que les propriétaires d'usines situées soit sur le canal du Moulinet, soit sur la Scarpe, étaient fondés dans leurs demandes en indemnité;

En ce qui touche l'excès de pouvoir reproché à l'arrêté du 12 juillet 1839:

Considérant que, par son arrêté du 9 avril 1838, le conseil de préfecture avait décidé qu'une indemnité était due par le sieur Bayard aux propriétaires d'usines situées sur le canal du Moulinet, pour le chômage extraordinaire de 1837, et que, en revenant sur cette décision par son arrêté du 12 juillet 1839, le dit conseil a excédé les limites de ses pouvoirs;

Sur les conclusions du sieur Bayard, tendant à l'annulation de l'arrêté du même conseil, du 13 septembre 1837, qui a statué sur le montant de l'indemnité réclamée par le sieur Houday, pour le chômage de son usine en 1836:

Considérant que si le sieur Bayard n'a pas attaqué l'arrêté du 13 septembre 1837, dans les trois mois du jour où cet arrêté lui a été signifié, le dit sieur Bayard s'est pourvu devant nous, en temps utile, contre l'arrêté du 6 mars précédent, dont celui du 13 septembre 1837 n'est que la conséquence et l'exécution;

Sur les conclusions du sieur Bayard, tendant à ce que les sommes par lui payées aux propriétaires d'usines lui soient restituées avec intérêts du jour du payement qu'il en a fait:

Considérant qu'il est juste d'ordonner la restitution des

dites sommes, mais seulement avec les intérêts du jour de la demande que le sieur Bayard de la Vingtrie nous en a faite;

Art. 1er. Les arrêtés du conseil de préfecture du département du Nord, en date des 6 mars, 21 juillet, 23 août, 13 septembre 1837, 5 mars et 9 avril 1838, sont annulés.

2. L'arrêté du même conseil, en date du 12 juillet 1839, est annulé pour excès de pouvoir, en tant que le dit arrêté rejette la demande en indemnité formée par les propriétaires d'usines situées sur le canal du Moulinet, pour chômage extraordinaire de 1837.

3. Les demandes en indemnité formées par les propriétaires des usines situées soit sur la Scarpe, soit sur le canal du Moulinet, pour chômage de 1836, 1837 et 1838, sont rejetées.

4. Les sommes payées par le sieur Bayard de la Vingtrie, en exécution des arrêtés annulés par la présente ordonnance, lui seront restituées avec intérêts à partir de sa demande.

5. La dame Paix-Bris et consorts et les sieurs Duburcq et consorts sont condamnés aux dépens.

(N° 448.)

[4 mars 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Luys). — *Jury; composition; publicité; convocation.* — *Locataire; offres.* — *Indemnité; offres devenues sans objet.* — *La désignation, par le magistrat directeur, de personnes appelées à compléter le nombre de seize jurés, lorsque les individus convoqués ne se présentent pas en nombre suffisant, peut être faite à huis clos et*

dans la chambre du conseil (*). — *Aucun mode spécial de convocation n'est prescrit dans ce cas au magistrat directeur pour avertir les personnes qu'il appelle à compléter le jury. — Aucune forme ni aucun délai ne lui sont non plus imposés pour porter à la connaissance des parties intéressées les noms de ces nouveaux jurés. — Est valable et régulière la décision du jury rendue sans production préalable du tableau des offres et des demandes relatives à un locataire, lorsque celui-ci n'ayant pas fait connaître son droit à une indemnité, l'administration n'a pu lui signifier aucune offre. — Le jury n'est pas tenu de statuer sur une offre d'indemnité faite par l'administration dans l'hypothèse d'une convention particulière à laquelle l'exproprié a refusé d'adhérer.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour ;

Sur le premier moyen :

Attendu que l'art. 33, paragraphe dernier, de la loi du 3 mai 1841, en confiant au magistrat directeur le pouvoir de compléter le nombre de seize jurés, exige si peu que l'ordonnance qui désigne les jurés nouveaux soit rendue en séance publique, qu'il ne fait pas même un devoir à ce magistrat de rendre une ordonnance à ce sujet, en sorte qu'une simple invitation peut suffire ; que, d'après l'art. 30, c'est en la chambre du conseil qu'est dressée la liste des seize jurés titulaires et des quatre jurés supplémentaires ; qu'il n'y avait aucune raison pour que, à ce huis clos, l'art. 33 substituât la publicité quand il ne s'agit plus que de compléter la liste qui est devenue insuffisante par l'absence de quelques-uns des citoyens qui y sont inscrits ;

Attendu que ce même article, non plus qu'aucun autre texte de loi, ne règle une forme spéciale pour faire avertir

(*) *Voir* ci-dessus page 196, l'arrêt du 16 janvier 1844.

les citoyens qui ont été choisis comme jurés supplémentaires ; qu'ainsi, c'est à la prudence du magistrat directeur à employer le mode de convocation qui, eu égard aux circonstances, lui semble le plus expéditif et le plus sûr ;

Attendu qu'aucun texte n'impose non plus ni forme déterminée ni moment précis pour porter à la connaissance des parties intéressées les noms de ces jurés nouveaux ; qu'ainsi, cette connaissance a pu leur être donnée alors seulement qu'il allait être procédé à la constitution définitive du jury, sans que de là il soit résulté entrave au libre et plein exercice du droit de récusation ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que du rapprochement et de l'ensemble des énonciations contenues au procès-verbal des opérations du jury, résulte que les conclusions prises devant lui par le demandeur en cassation et par l'état, et dont la rédaction a été annexée à ce procès-verbal, ont été communiquées aux jurés dans la séance publique et ont fait la base des discussions orales ;

Que, à la vérité, le procès-verbal ne constate pas, en ce qui concerne le demandeur, que le tableau des offres et des demandes qui auraient été faites conformément aux art. 23 et 24 de la loi du 3 mai 1841, ait été soumis au jury, comme l'exige l'art 37 ; mais qu'il n'y a pas lieu dans l'espèce d'annuler les opérations du jury pour manque de production de ce tableau, parce que l'administration n'avait pas fait notifier d'offres au locataire, formalité à laquelle elle n'était obligée, d'après les art. 21 et 23, qu'autant que le droit à une indemnité pour celui-ci, lui aurait été signifié à elle-même dans le délai déterminé par l'art. 21 : condition dont l'accomplissement n'est ni justifié ni même allégué par le demandeur ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que le demandeur, en intervenant devant le jury, a, pour la première fois, précisé un chiffre d'in-

demnité qu'il a porté à 40 000 fr., pour le cas où le changement de communication entre le puits et les bains qu'il avait pris à loyer serait regardé comme une éviction de jouissance de ceux-ci ;

Que, en réponse, le mandataire de l'administration a offert, pour cette hypothèse, 8 000 fr., ajoutant qu'il consentait à porter l'indemnité à 14 000 fr. si le demandeur était autorisé à laisser pour le compte de l'état le mobilier d'exploitation des bains ; mais que le demandeur, en répliquant, s'est contenté de persister dans la réclamation de 40 000 fr., et que le silence dans lequel il s'est tenu sur l'éventualité indiquée par l'administration, a laissé tomber d'elle-même l'offre qui s'y rapportait ; en sorte que le jury n'a plus eu à s'occuper que du cas unique de la simple dépossession des bains, et à fixer la juste indemnité industrielle entre les 8 000 fr. offerts au nom de l'état, et les 40 000 fr. réclamés par le locataire ;

Rejette, etc.

(N° 449.)

[4 mars 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (S[r] Henry). — *Indemnité; quotité. — Dans le cas où l'offre de l'indemnité d'expropriation comprend une somme d'argent, et les matériaux de démolition, et que la demande comprend une somme plus élevée, sous condition de garder les matériaux et une parcelle du terrain, les jurés ne violent pas la règle qui leur défend d'accorder une indemnité supérieure à celle qui est demandée, en allouant à l'exproprié une somme d'argent supérieure à celle qu'il avait demandée, alors qu'ils appliquent cette somme tant à l'indemnité principale qu'aux*

matériaux et à la parcelle du terrain dont l'exproprié doit faire l'abandon.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION).

La cour;

Attendu que les offres signifiées au nom de l'état étaient de 2 500 fr., les matériaux devant rester à l'exproprié; que la demande notifiée de celui-ci était de 4 000 fr., sous cette condition de garder les matériaux, et encore avec cette restriction: « non compris la parcelle excédant la maison; »

Attendu que le jury a alloué la somme de 5 500 fr. en ces termes: « Pour prix de la totalité de la maison, sol et matériaux, et y compris la parcelle qui ne sera pas occupée par la route; »

Attendu qu'en comparant les premières prétentions que les parties s'étaient réciproquement signifiées avec la décision qui fixe l'indemnité, il est manifeste que le jury n'a alloué la somme de 5 500 fr., au lieu de 4 000, demandée par l'exproprié, qu'à cause: 1° de l'abandon de la parcelle qui ne sera pas occupée par le tracé nouveau de la route, abandon auquel l'exproprié avait d'abord résisté; et 2° de la prise, par l'état, des matériaux provenant de la maison démolie, que primitivement l'exproprié avait annoncé vouloir garder aussi;

Que du rapprochement de plusieurs énonciations insérées au procès-verbal des opérations du jury, résulte que les premières prétentions ont reçu des modifications dans les débats en présence des jurés, modifications que le magistrat directeur résume, en déclarant que la somme allouée de 5 500 fr. *est égale à la demande de l'exproprié;*

Que, dans cet état des faits, tel qu'il s'est présenté à lui en dernier lieu, le jury a pu, sans violer l'art. 39, paragraphe dernier, de la loi du 3 mai 1841, ni aucun autre texte de loi, rendre la décision attaquée;

Rejette le pourvoi formé contre la décision du jury d'expropriation de Moulins, du 26 mars 1843.

(N° 450.)

[5 mars 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Manéchalle). — *Indemnité alternative. — Dans le cas où l'exproprié réclame une indemnité pour une portion de terrain dont la propriété est prétendue par l'état, le jury doit fixer une indemnité alternative pour cette portion de terrain; il ne peut se borner à déterminer une indemnité unique* (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu l'art. 39 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, sur le deuxième moyen, en fait, qu'il résulte du procès-verbal des délibérations du jury, que les demandeurs ont conclu, par addition à une demande précédente, à ce qu'il leur fût alloué une somme de 42 300 fr., et qu'ils ont développé leurs moyens à l'appui de cette demande; que cette demande a été contestée par l'administration, en ce qu'elle comprenait une indemnité pour la dépossession de 87 mètres 50 centièmes de terrain, situés au bord de la rivière, et sur lesquels est un perron en pierre de taille, terrain dont l'administration prétend que la propriété appartient au domaine de l'état; qu'en réplique, les demandeurs ont conclu à ce que le jury fixât une indemnité spéciale pour ce terrain, se réservant, les dits demandeurs, de faire statuer ultérieurement par les tribunaux compétents sur la question de propriété;

Attendu que de ces prétentions contraires sur la pro-

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, pages 131, 233 et 356.

priété du terrain en question, résultait une contestation étrangère à la fixation de l'indemnité, et de la nature de celles que prévoit l'art. 39 de la loi précitée ;

Attendu que la décision attaquée, en allouant une indemnité unique qu'il fixe à la somme de 33 600 fr., sans dire pour quelle somme il y comprend la partie contestée, ni même s'il l'y comprend, rend impossible l'exécution de l'art. 39, et viole en cela le dit article ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen, et donnant défaut contre le défendeur ;

Casse, etc.

(N° 451.)

[8 mars 1844.]

Travaux publics. — (Sr Busquet). — *Dixième de bénéfice. — Travaux non prévus ; droit de les exécuter.— Halage ; dommage en résultant. — Augmentation dans le prix des matériaux et de la main-d'œuvre. — Réception tardive ; malfaçons ; retenue. — Interprétation d'un sous-détail fixant le prix de la fourniture de matériaux sans allocation du dixième de bénéfice. Décidé, par application d'autres sous-détails du devis, que l'entrepreneur avait droit à ce dixième. — La faculté qu'a l'entrepreneur de soumissionner les ouvrages non prévus au devis, n'implique pas la nécessité pour l'administration de les lui offrir ; elle peut les faire exécuter par attachement ou en régie par un autre entrepreneur. — L'entrepreneur qui a exécuté, sans réclamation. en régie, des travaux qu'il avait le droit de faire à l'entreprise, n'est pas recevable à réclamer, lors du décompte, une indemnité pour priva-*

tion de bénéfices. — L'administration n'est pas tenue d'indemniser un entrepreneur à raison du trouble occasionné par l'exercice du halage pendant le cours des travaux. — Demande d'indemnité motivée sur l'augmentation du prix des salaires et des matériaux, qu'aurait occasionnée la mise en régie de certains travaux; rejet par application de l'art. 11 des clauses et conditions générales. — Le retard apporté à la réception définitive n'enlève pas à l'administration le droit de faire des retenues pour malfaçons, surtout lorsque l'entrepreneur a négligé de mettre l'administration en demeure de procéder à la réception à l'époque fixée par le devis.

Le sieur Busquet, entrepreneur du septième projet d'amélioration de la Garonne, s'est pourvu contre un arrêté du conseil de préfecture du département de Lot-et-Garonne, en date du 18 janvier 1838, qui a rejeté six chefs de réclamation sur les huit chefs présentés par cet entrepreneur à raison des travaux exécutés à Coussan et à Thivras, pendant les années 1834, 1835 et 1836. Le sieur Busquet reproduisait ces six chefs de réclamation devant le conseil d'état. Voici les observations présentées par le ministre sur les deuxième et sixième.

Le bras de la Garonne, formé par l'île de Souilhagon, devait, aux termes du devis, être fermé par un barrage établi à chacune de ses extrémités. Un autre barrage, au milieu du bras, fut prescrit par l'administration dans le cours des travaux, et exécuté en régie par le sieur Busquet. Les barrages d'amont et d'aval ont d'ailleurs été construits par le sieur Busquet ou par son successeur. Lors du règlement du décompte, le sieur Busquet a prétendu qu'il avait le droit d'exécuter le barrage intermédiaire à l'entreprise et aux pris du devis, et que ce n'était qu'à son refus que l'administration pouvait le faire exécuter en régie.

Le ministre a combattu cette prétention, qui formait le deuxième chef des demandes du sieur Busquet, en faisant observer qu'il s'agissait de travaux supplémentaires et non de travaux substitués à ceux du devis. « L'article 22 des clauses et conditions générales, a-t-il dit, qui donne à l'entrepreneur la faculté de soumissionner les ouvrages non prévus au devis, n'implique pas que tous ces ouvrages lui seront nécessairement offerts, et que l'administration ne pourra les effectuer par attachement ou en régie qu'autant qu'il aura refusé de les faire. Evidemment l'administration n'a pas besoin de réserver par une clause spéciale son droit incontestable d'exécuter par elle-même tous les travaux publics qui ne sont pas compris dans une adjudication particulière. Elle ne pourrait, au contraire, s'interdire ce droit que par une

condition formellement exprimée qui n'a point été stipulée dans l'espèce.

Le ministre a fait connaître d'ailleurs les motifs qui ont décidé l'administration à ordonner la régie dont se plaignait le sieur Busquet. C'est, d'une part, parce que ce barrage était la première application sur la Garonne d'un système d'ouvrages employé sur le Rhin, et qui, sur le Rhin même, ne sont jamais faits par entreprise; d'autre part, ce barrage qui ne pouvait être soumis à aucun métrage, à aucune estimation, exigeait l'emploi de matériaux différents de ceux que le sieur Busquet était tenu d'approvisionner pour les deux premiers.

Par le sixième chef de ses demandes, le sieur Busquet réclamait 925 fr. pour réduction de son décompte à la suite d'une réception définitive qui n'avait pas été opérée en temps utile.

La réception définitive, a répondu le ministre, n'a été retardée que par un accident de force majeure qui, loin d'avoir offert des inconvénients, n'a présenté que des avantages pour l'entrepreneur. Le sieur Busquet a, d'ailleurs, négligé de mettre l'administration en demeure de procéder à la réception à l'époque fixée par le devis. Aujourd'hui même il se garde bien d'alléguer que la retenue dont il se plaint porte sur des dégâts postérieurs au délai de garantie, au lieu de reposer sur des malfaçons indépendantes des retards reprochés à l'administration.

L'ordonnance suivante a été rendue :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif à nous présentés par le sieur Busquet, entrepreneur des travaux de navigation de la Garonne; la dite requête et le dit mémoire enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état, les 14 juillet et 18 octobre 1838, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 18 janvier 1838; ce faisant, admettre les chefs de sa demande primitive, qui ont été rejetés par l'arrêté du conseil de préfecture attaqué;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le plan des lieux, annexé au dossier;

Vu la copie du devis, et l'extrait du détail estimatif enregistré le 17 mars 1841 au secrétariat général de notre conseil d'état;

Vu le rapport de l'ingénieur ordinaire attaché aux travaux de la Garonne, le dit rapport, en date du 14 février 1839, enregistré comme dessus le 17 mars 1841;

Vu le procès-verbal de réception des travaux du sieur

Busquet, le dit procès-verbal, en date du 15 septembre 1837, enregistré comme dessus le 17 mars 1841;

Vu la lettre, en date du 12 septembre 1839, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, et conclut au maintien de l'arrêté attaqué, excepté en ce qui concerne le premier chef du pourvoi, la dite lettre enregistrée le 14 septembre 1839 au secrétariat général de notre conseil d'état;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le cahier des clauses et conditions générales, imposées aux entrepreneurs;

Ouï Me Cotelle, avocat du requérant;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur le chef tendant à obtenir une somme de 124 fr. 18 c. pour le dixième de bénéfice sur les verges de saule qu'il a fournies sans les employer (1) :

Considérant qu'il résulte des sous-détails du devis, et qu'il est reconnu par notre ministre des travaux publics, que le dixième de bénéfice accordé à l'entrepreneur s'applique tant aux matériaux à fournir qu'à la main-d'œuvre; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de Lot-et-

(1) Le sous-détail n° 34 fixait les prix de la fourniture de la centaine de verges, qu'il divisait en quatre choix : il ne contenait explicitement aucune allocation pour bénéfice. Le sous-détail n° 40 augmentait du dixième de bénéfice le prix de l'emploi des dites verges ou le prix du mètre quarré de clayonnage. Les ingénieurs avaient prétendu, et le conseil de préfecture avait partagé cette opinion, que les prix du sous-détail n° 34 comprenaient implicitement le bénéfice de l'entrepreneur, et que l'allocation d'un nouveau bénéfice dans le sous-détail n° 40 s'expliquait par le déchet que les verges devaient éprouver dans la mise en œuvre. L'entrepreneur soutenait que le sous-détail n° 34 ne contenait qu'une détermination du prix de revient pour servir à la composition des autres sous-détails.

Garonne a refusé au sieur Busquet le dixième de bénéfice sur les verges de saule qu'il a fournies;

Sur le chef tendant à obtenir une somme de 6 512 fr., pour privation de bénéfices qu'il aurait faits en construisant le barrage du milieu du bras de Souilhagon :

Considérant que le barrage du milieu du bras de Souilhagon était un ouvrage qui n'était pas entré dans les prévisions du devis; qu'il n'a remplacé aucun des travaux adjugés au sieur Busquet, et que, d'ailleurs, cet entrepreneur a exécuté sans réclamation ce barrage en régie, moyennant l'allocation du quarantième, conformément à l'article 24 du cahier des clauses et conditions générales;

Sur le chef tendant à obtenir une somme de 442 fr. 12 c. comme dédommagement des bénéfices que lui a fait perdre la substitution de grosses fascines, dites saucissons, à des enrochements en moellons (2) :

Considérant que s'il ne résulte pas de l'instruction que le sieur Busquet ait été mis régulièrement en demeure d'exécuter les travaux dont s'agit, cet entrepreneur n'a élevé, pendant leur exécution, aucune réclamation tendant à en être chargé, et n'a présenté de demande pour cet effet que postérieurement à la réception des travaux de son entreprise;

Sur le chef tendant à obtenir une somme de 790 fr. pour l'indemniser du trouble et du dommage que lui aurait causé l'exercice du halage sur la rive où s'exécutaient les travaux :

Considérant que le halage existait sur la rive droite de la Garonne antérieurement à l'adjudication; que le sieur Busquet a pu apprécier tous les inconvénients qui pourraient en résulter pour lui, et qu'il ne justifie d'aucun

(2) Le ministre déclarait que cette substitution n'avait eu lieu que par suite de l'impuissance dans laquelle l'entrepreneur s'était trouvé de fournir les moellons nécessaires.

engagement pris par l'administration de transporter le halage sur l'autre rive ;

Sur le chef tendant à obtenir une somme de 4 000 fr. à raison de l'augmentation du prix des salaires et des matériaux, qu'aurait occasionnée la mise en régie de certains travaux (3) :

Considérant que, aux termes de l'art. 11 des clauses et conditions générales ci-dessus visées, les entrepreneurs ne peuvent être admis à revenir sur les prix par eux consentis ; que dès lors, le sieur Busquet est sans droit à obtenir l'indemnité qu'il réclame ;

Sur le chef tendant à obtenir une somme de 925 fr. pour réduction de son décompte, à la suite d'une réception définitive qui n'aurait point été opérée en temps utile :

Considérant que le sieur Busquet ne justifie pas qu'il ait mis l'administration en demeure de faire la réception des travaux avant le 15 septembre 1837, et ne nie pas qu'il y ait eu malfaçon dans les travaux qui n'ont pas été reçus;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 18 janvier 1838, est annulé en celle de ses dispositions qui refuse d'allouer au sieur Busquet une somme de 124 fr. 18 c. pour le dixième de bénéfice sur les verges de saule qu'il a fournies.

2. Il est alloué au sieur Busquet une somme de 124fr. 18.

3. Le surplus des conclusions du sieur Busquet est rejeté.

---

(3) La concurrence, disait le ministre, que les travaux de régie a fait éprouver au sieur Busquet pourrait donner ouverture en sa faveur à une indemnité gracieuse dans le cas où cette concurrence aurait été pour lui la source de quelques pertes. Mais le sieur Busquet a, malgré cette concurrence, réalisé d'après son propre aveu des bénéfices considérables.

(N° 452.)

[8 mars 1844.]

Moulins et usines. — (S[r] Hirt). — Dérivation d'une rivière navigable. — Travaux non autorisés; démolition; amende. — Les canaux d'amenée des usines, qui sont une dérivation d'une rivière navigable, sont soumis aux mêmes règles que les rivières navigables et flottables relativement à la police des eaux (*). — *Dès lors, la construction non autorisée d'un bâtiment sur un canal de cette espèce constitue une contravention aux dispositions de l'ordonnance d'août* 1669 *et de l'arrêt du conseil du* 24 *juin* 1777. — *Cette contravention est punie d'une amende de* 1 000 *fr.; la démolition des travaux doit en outre être prononcée par le conseil de préfecture.*

Le sieur Hirt s'est pourvu au conseil d'état contre un arrêté du conseil de préfecture de la Moselle, du 29 février 1840, qui, en se fondant sur les dispositions de l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI, l'a condamné à démolir les constructions qu'il a ajoutées sans autorisation au moulin de Grosbliederstroff, dont il est propriétaire par indivis, sur une dérivation de la rivière navigable de la Sarre, et a prononcé en outre contre lui une amende de 300 francs pour avoir contrevenu, par ces travaux, aux réglements de grande voirie.

Suivant le requérant, le cours d'eau sur lequel est établi l'ancien moulin de Grosbliederstroff, n'était qu'un canal creusé de main d'homme; il était dès lors sa propriété comme il avait été celle de ses auteurs, et il avait pu y faire, sans avoir besoin d'autorisation, toutes les constructions utiles à ses intérêts. Il ajoutait que les ouvrages par lui exécutés n'étaient pas de nature à affecter le régime des eaux.

Le ministre, consulté sur ce pourvoi, a soutenu d'abord que l'usine du sieur Hirt était établie sur un bras même de la Sarre et non simplement sur un canal dérivé de cette rivière. « Les eaux qui font marcher

(*) *Voir* en ce sens Annales, *Lois et Ordonnances*, 1[re] série, t. II, 1832, page 233; t. V, 1835, pages 83 et 339; t. VI, 1836, pages 187, 259 et 481; t. VII, 1837, page 225; 2[e] série, t. I, 1841, page 366.

l'usine, a-t-il ajouté, sont incontestablement dérivées de la Sarre, rivière du domaine public; fussent elles conduites à l'usine par un simple canal creusé de main d'homme, comme le prétend le sieur Hirt, cette circonstance ne leur enlève pas leur nature première de domanialité; elles appartiennent toujours à une rivière navigable et restent soumises à l'application des mêmes règles et des mêmes principes que la rivière elle-même. L'administration doit veiller à ce qu'il ne soit fait aucun ouvrage, aucune entreprise quelconque, non-seulement sur le bras principal des rivières, mais encore sur les bras non navigables et secondaires de ces rivières. A cet égard, la jurisprudence du conseil d'état est constante; elle est invariablement établie par un grand nombre d'arrêts, notamment par les suivants : 28 janvier 1835 (sieur Deschamps); 11 février 1836 (sieur Petot); 9 août 1836 (moulin du Château-Narbonnais); 4 avril 1837 (sieur Dutilleul-Parent). Du moment donc ou il était constaté que, sans une autorisation préalable, le sieur Hirt s'était permis d'ajouter des constructions à son moulin, que ces constructions anticipaient sur le lit d'un cours d'eau frappé de domanialité à raison de son origine, le conseil de préfecture régulièrement saisi ne pouvait s'empêcher d'appliquer aux entreprises illicites du sieur Hirt, les règles en matière de contravention de grande voirie, puisqu'elles en présentent le caractère. »

Ces principes ont été de nouveau consacrés par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées par le sieur Joseph Hirt, propriétaire, les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 25 juin et 27 août 1840, tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Moselle en date du 29 février 1840, lequel a condamné le sieur Hirt à démolir les constructions par lui ajoutées au moulin de Grosbliederstroff et à payer 300 fr. d'amende;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi susvisé, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 10 janvier 1843;

Vu la requête en réplique à nous présentée par le sieur Joseph Hirt, enregistrée comme dessus le 29 novembre 1843;

Vu le plan des lieux ;

Ensemble les pièces produites jointes au dossier ;

Vu l'ordonnance d'août 1669, titre 28 ;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Ouï Me Martin, avocat du requérant ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que le canal d'amenée qui met en mouvement les roues du moulin du sieur Joseph Hirt est une dérivation de la rivière navigable de la Sarre ;

Que, dès lors, il est soumis aux mêmes règles que les rivières navigables et flottables relativement à la police des eaux ;

Considérant qu'en construisant sans autorisation un bâtiment sur le dit canal, le sieur Joseph Hirt a contrevenu aux dispositions de l'ordonnance d'août 1669, et de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Moselle a ordonné la démolition du dit bâtiment ;

En ce qui touche l'amende :

Considérant qu'antérieurement à la loi du 23 mars 1842, il n'appartenait qu'à nous de réduire les amendes fixes ;

Que, dès lors, le conseil de préfecture de la Moselle n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, réduire à 300 fr. l'amende fixe de 1 000 fr. prononcée contre le sieur Joseph Hirt, par l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 ;

Considérant néanmoins qu'à raison des circonstances de l'affaire il y a lieu par nous de réduire la dite amende ;

Art. 1er. La requête du sieur Joseph Hirt est rejetée.

2. L'arrêté susvisé du conseil de préfecture de la Moselle, en date du 29 février 1840, est annulé pour excès de pouvoir dans celle de ses dispositions qui réduit

à 300 fr. l'amende fixe de 1 000 francs encourue par le sieur Joseph Hirt.

3. Le sieur Joseph Hirt est condamné à 50 fr. d'amende.

(N° 453.)

[15 mars 1844.]

Alignements. — (Srs Dupin et Larrouy). — *Travaux non autorisés. — En l'absence d'un plan général d'alignements, les riverains d'une route peuvent-ils construire et réparer sans autorisation, pourvu que leurs constructions ne soient pas immédiatement contiguës à la voie publique actuelle* (*)*? — Question de savoir si des constructions faites sans autorisation, se trouvaient le long et joignant la route, et tombaient sous l'application de l'arrêt du 27 février* 1765.

Deux procès-verbaux ont été dressés les 20 octobre 1840 et 3 janvier 1841, contre les sieurs Dupin et Larrouy pour avoir élevé, le premier une maison, le second une palissade en bois le long de la route royale n° 131, de Bordeaux à Bayonne, dans la traverse de Labouheyre, sans en avoir au préalable obtenu l'autorisation.

Le conseil de préfecture du département des Landes a renvoyé les contrevenants des fins des procès verbaux par deux arrêtés en date du 9 avril 1841, motivés dans les mêmes termes. « Considérant, portent ces arrêtés, que la traverse du bourg de Labouheyre n'étant pas définitivement fixée, il n'est pas possible de dire que le sieur Dupin a entrepris sur cette voie; que la construction dont il s'agit étant à 7m.89 de l'axe de la route actuelle, il n'y a pas eu nécessité d'attendre une autorisation, puisque les travaux sont en dehors des fonds légalement présumés devoir faire partie de la voie publique; que cette interprétation s'appuie sur une ordonnance royale du 2 avril 1828, de laquelle il résulte que l'autorisation n'est indispensable que pour des travaux à établir à la limite du terrain domanial. »

Le ministre a attaqué cette décision au conseil d'état.

Après avoir établi que la palissade établie par le sieur Larrouy em-

---

(*) *Voir* les ordonnances des 13 avril et 29 juin 1842, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. II, 1842, pages 180 et 333.

piétait de $0^m.13$ sur la largeur normale de 12 mètres que la route doit avoir en admettant même que l'axe de la chaussée existante ne soit pas déplacé, le ministre a fait observer que s'il était difficile de dire, en l'absence d'un plan général d'alignement, que les sieurs Dupin et Larrouy avaient empiété sur le domaine de la grande voirie, le même motif ne permettait pas non plus de justifier que les constructions élevées sans autorisation fussent en dehors de la servitude imposée aux riverains par les réglements. « En effet, a-t-il ajouté, les limites de cette servitude ne sont déterminées qu'autant qu'un système d'alignements, soit partiel, soit général, est arrêté par l'autorité compétente. Mais ce n'est point là ce qu'il s'agissait de résoudre. Le conseil de préfecture a perdu de vue que les sieurs Dupin et Larrouy n'ont pas été poursuivis pour anticipation sur la voie publique, mais pour contravention à l'arrêt du 25 février 1765 qui défend d'entreprendre aucun ouvrage le long des grandes routes sans en avoir obtenu l'autorisation. Tel était le point à juger. Évidemment les sieurs Dupin et Larrouy n'étaient pas juges de la convenance des alignements partiels à suivre au droit de leurs propriétés ; ils devaient donc, avant de commencer leurs travaux, s'adresser au préfet pour faire déterminer ces alignements. Le seul défaut d'autorisation préalable les rend passibles de l'amende de 300 francs établie par l'arrêt précité, et du moment où les rapports des ingénieurs démontraient qu'une partie des constructions non autorisées est nuisible à l'établissement de la route sur le tracé normal qui lui sera donné prochainement, le conseil de préfecture ne pouvait se dispenser de prescrire la démolition de ces constructions. L'ordonnance du 2 avril 1828, invoquée par le conseil, ne saurait s'appliquer ici. Il s'agissait, dans l'espèce, d'un bâtiment situé à une certaine distance en arrière d'un alignement reconnu par l'administration comme limite de la route. Le conseil d'état a pu juger, dans cet état de choses, qu'il n'y avait pas lieu d'obliger le riverain à porter la façade de son bâtiment sur le bord de la route; mais il n'a pu entendre ériger en principe que les propriétaires de constructions placées en arrière de l'alignement pourraient les réparer et les reconstruire sans autorisation, car l'administration étant chargée de régler les alignements et de modifier ceux qui existent lorsque l'intérêt public l'exige, elle doit toujours être avertie, avant leur exécution, des travaux que les propriétaires se proposent d'entreprendre, afin de vérifier si l'on se conforme aux alignements arrêtés, ou si ces travaux ne sont pas projetés sur un terrain devenu nécessaire à l'élargissement de la voie publique. En aucun cas le propriétaire ne peut apprécier lui-même s'il est ou s'il n'est pas soumis à l'obligation d'avancer ou de reculer. »

Il a été statué par deux ordonnances distinctes sur la contravention reprochée aux sieurs Dupin et Larrouy. Voici le texte de chacune d'elles.

PREMIÈRE ESPÈCE. — (Sr Dupin).

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat

général de notre conseil d'état, le 10 juillet 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté, en date du 9 avril 1841, par lequel le conseil de préfecture des Landes a refusé de donner suite au procès-verbal dressé contre le sieur Dupin, pour contravention de grande voirie; ce faisant, condamner le dit sieur Dupin à 5 fr. d'amende;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal, en date du 20 octobre 1840, duquel il résulte que le sieur Dupin a, sans autorisation, fait construire une maison le long de la route royale n° 132, de Bordeaux à Bayonne, dans la traverse Labouheyre;

Vu les avis des ingénieurs et le plan y annexé;

Vu la lettre, en date du 25 août 1841, par laquelle le préfet des Landes transmet un certificat constatant que communication du pourvoi a été donnée au sieur Dupin, qui n'a pas répondu dans les formes du règlement; la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 31 août 1841;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public:

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que la maison du sieur Dupin ait été construite le long et joignant la route royale n° 132, de Bordeaux à Bayonne, dans la traverse de Labouheyre;

Que dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture des Landes a renvoyé le sieur Dupin sans condamnation des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Art. 1er. Les conclusions de notre ministre des travaux publics sont rejetées.

DEUXIÈME ESPÈCE. — (Sr Larrouy).

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des

travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 10 juillet 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté en date du 9 avril 1841, par lequel le conseil de préfecture des Landes a refusé de donner suite au procès-verbal dressé contre le sieur Larrouy pour contravention de grande voirie; ce faisant, condamner le dit sieur Larrouy à 5 fr. d'amende, et à la suppression de la palissade en bois par lui établie sans autorisation ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le procès-verbal, en date du 13 janvier 1841, duquel il résulte que le sieur Larrouy a, sans autorisation, élevé une palissade en bois le long de la route royale n° 132, de Bordeaux à Bayonne, dans la traverse de Labouheyre ;

Vu les avis des ingénieurs et le plan y annexé ;

Vu la lettre, en date du 25 août 1841, par laquelle le préfet des Landes transmet un certificat constatant que communication du pourvoi a été donnée au sieur Larrouy, qui n'a pas répondu dans les formes du règlement ; la dite lettre enregistrée, le 31 août 1841, au secrétariat général de notre conseil d'état ;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier ;

Vu l'arrêt du 27 février 1765 ;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public :

Considérant que, aux termes de l'arrêt du conseil du 27 février 1765 ci-dessus visé, il est interdit à tous propriétaires de construire, reconstruire ou réparer aucuns édifices, poser échoppes ou choses saillantes le long et joignant les routes, sans autorisation, à peine de démolition des dits ouvrages et de 300 livres d'amende ;

Qu'il résulte de l'instruction que le sieur Larrouy a fait élever sans autorisation une palissade en bois le long et joignant la route royale n° 132, de Bordeaux à Bayonne, dans la traverse de Labouheyre ;

Qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture des Landes ne l'a pas condamné à l'amende et à la suppression de la palissade par lui établie :

Considérant néanmoins qu'il y a lieu, à raison des circonstances de l'affaire, de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture des Landes, en date du 9 avril 1841, est annulé.

2. Le sieur Larrouy est condamné à 5 fr. d'amende.

3. Le sieur Larrouy sera tenu de supprimer, dans le mois qui suivra la notification de la présente ordonnance, la palissade dont il s'agit, faute de quoi, il y sera pourvu administrativement à ses frais.

(N° 454.)

[15 mars 1844.]

Indemnités. — (Sr Scalabre). — *Fixation de l'indemnité due à un propriétaire à raison du dommage direct et matériel résultant pour sa maison de l'exhaussement de la voie publique* (*).

Le sieur Scalabre est propriétaire d'une maison située à Tourcoing, sur la route de Roubaix, à peu de distance du passage du chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique. Par suite des travaux de relèvement qui ont été exécutés pour mettre le niveau de la route au niveau du chemin de fer, le seuil de cette maison s'est trouvé d'un mètre et demi environ au-dessous du nouveau pavé.

L'administration a offert au sieur Scalabre, à titre d'indemnité, une somme de 2 000 francs égale à la moitié de la dépréciation de sa propriété, et en outre la moitié de la somme de 500 francs représentant la dépense d'établissement d'une rue basse de deux mètres de largeur qui devait rendre au sieur Scalabre le jour et l'issue sur la voie publique

---

(*) *Voir* pour la distinction entre les dommages donnant, ou non, ouverture à indemnité, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. VI, 1836, p. 470; t. VII, 1837, p. 142; t. VIII, 1838, pages 104, 201; t. IX, 1839, p. 389; t. X, 1840, p. 227; 2e série, t. I, 1841, pages 274, 362; t. II, 1842, p. 204; t. III, 1843, pages 47, 71 et 83.

dont il était privé; l'autre moitié de cette somme étant allouée à un voisin qui se trouvait dans la même position que lui.

Sur le refus du sieur Scalabre, le conseil de préfecture a été saisi de l'affaire, et, assimilant la dépréciation de la maison de ce particulier à un dommage direct, il a cru devoir lui allouer une somme de 4 000 francs.

Le ministre s'est pourvu contre cette décision :

Il a fait observer que le tort actuel effectif causé à la maison du sieur Scalabre consistait dans la privation de certains jours, de l'issue sur la voie publique et dans le non-écoulement des eaux; qu'il suffisait, pour lui rendre ces divers avantages, d'établir une rue basse de 2 mètres de largeur dont la dépense ne devait pas coûter plus de 500 francs; que quant au surplus du préjudice qu'éprouvait le sieur Scalabre, il ne consistait que dans la moindre facilité d'accès sur la voie publique et dans la diminution du jour qui lui arrive, c'est-à-dire qu'il ne s'agissait plus que d'une dépréciation dont l'état n'était pas responsable. « Lorsque l'administration, disait le ministre, par suite des travaux de relèvement ou d'abaissement qu'elle exécute sur les chemins publics, apporte quelque dépréciation dans la valeur des héritages qui bordent le chemin, elle est absolument dans le même cas qu'un propriétaire qui, en élevant sur son terrain, en face de l'habitation de son voisin, un mur d'une plus ou moins grande hauteur, enlève à celui-ci la vue dont il jouissait. Évidemment, cette construction a causé un dommage réel à sa propriété et en a diminué la valeur; mais l'on n'a jamais prétendu qu'il y ait lieu à indemnité, sauf le cas de servitude résultant de stipulation contraire. Les mêmes principes doivent trouver leur application en ce qui concerne les travaux que l'administration exécute sur les chemins publics. Ces chemins, en effet, ne peuvent être grevés de servitudes: dès lors les propriétaires ne peuvent réclamer aucune indemnité pour la dépréciation causée à leurs héritages par les travaux de la nature de ceux dont je viens de parler. » A l'appui de cette doctrine, le ministre rappelait deux arrêts du conseil d'état des 18 décembre 1839 et 11 août 1841, ainsi qu'un arrêt de la cour de cassation, lequel avait refusé une indemnité de dépréciation à des propriétaires de maisons, qui, par suite de travaux de nivellement du boulevard Saint-Denis, ne pouvaient plus communiquer avec la chaussée du boulevard que par des escaliers.

L'ordonnance suivante a décidé que le conseil de préfecture avait fait une juste évaluation du dommage direct et matériel causé à la propriété du sieur Scalabre.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 24 janvier 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du Nord, en date du 26 octobre 1842, et allouer au sieur Scalabre, pour le préjudice qu'il a éprouvé, une indemnité de 2 250 fr.;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la lettre en date du 18 mars 1843, par laquelle le préfet du Nord transmet un certificat constatant que communication du pourvoi a été donnée au sieur Scalabre, qui n'a point répondu dans les formes du règlement ; la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 21 mars 1843 ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux d'établissement du chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique ont causé à la propriété du sieur Scalabre un dommage direct et matériel, et que l'appréciation de ce dommage a été justement déterminée à la somme de 4 000 fr., par l'arrêté du conseil de préfecture ;

Art. 1er. Les conclusions de notre ministre des travaux publics sont rejetées.

(N° 455.)

[15 mars 1844.]

Moulins et usines. — (Sr Glais-Bizoin). — *Autorisation ; usines postérieures à* 1789. — *Les usines établies postérieurement à* 1789, *sans un acte d'autorisation, sur les cours d'eau non navigables, sont sans existence légale.* — *L'homologation donnée par l'autorité préfectorale aux conventions intervenues, à raison de ces usines, entre les communes et les usiniers, ne saurait équivaloir à une autorisation.*

Le ministre des travaux publics a déféré au conseil d'état un arrêté

du 2 août 1841, par lequel le conseil de préfecture des Côtes-du-Nord avait déclaré légale l'existence du moulin de Bizoin, situé sur la rivière d'Oust, dans la commune de Merléac. Cette déclaration avait pour but de décider la question de savoir si le possesseur de ce moulin avait droit à indemnité, soit pour chômage, soit pour perte de force motrice occasionnés par les travaux d'alimentation du canal de Nantes à Brest.

La décision du conseil de préfecture était fondée :

1° Sur ce que la rivière d'Oust, dans la partie où se trouve placé le moulin du sieur Glais-Bizoin, n'est ni navigable ni flottable;

2° Sur ce que la loi des 12-20 août 1790 a investi les administrations départementales du droit de police sur les cours d'eau, et par conséquent du droit d'autoriser l'établissement des usines;

3° Sur ce que deux arrêtés, l'un à la date du 22 prairial an XI, l'autre à la date du 3 complémentaire suivant, ont mis à la charge du propriétaire du moulin de Bizoin, sauf une subvention de 1 800 fr. à payer par les communes intéressées, la reconstruction et l'entretien à perpétuité du pont de Bizoin, dont la chute avait été causée par le moulin. Le conseil de préfecture voyait dans ces deux arrêtés une présomption d'autorisation en faveur du dit moulin, attendu qu'il imposait au sieur Glais-Bizoin des charges qu'il n'a dû accepter que sous le bénéfice d'une autorisation tacite.

« Des deux arrêtés précités, a dit le ministre, on peut conclure qu'il y a eu simplement tolérance et non autorisation de l'administration départementale à l'égard du moulin Bizoin. L'autorité départementale ne peut d'ailleurs, sous aucun prétexte, autoriser l'établissement ou le maintien des moulins et usines, même sur des cours d'eau non navigables ni flottables. Ainsi, dans le cas même où l'on eût pu produire dans l'espèce une autorisation explicite, cette autorisation n'aurait aucune valeur, puisqu'elle serait émanée d'une autorité qui n'avait pas le droit de la donner. Du reste, il est prouvé par l'extrait du registre des délibérations de la commune d'Uzel, en date du 13 ventôse an X, et reconnu par l'arrêté du conseil de préfecture, que le moulin de Bizoin est postérieur à l'abolition de la féodalité. »

L'ordonnance suivante a confirmé ces principes :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 15 octobre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture des Côtes-du-Nord en date du 2 août précédent, lequel a déclaré que le moulin Bizoin a une existence légale, et qu'en conséquence le propriétaire de ce moulin a droit à des indemnités de chômage pour lesquelles il est renvoyé à se pourvoir devant notre ministre;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense pour le sieur François Glais-Bizoin, propriétaire, demeurant à Merléac, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 29 mars 1842 ;

Vu l'arrêté du préfet des Côtes-du-Nord du 14 pluviôse an X, la délibération du conseil municipal de la commune d'Uzel du 30 ventôse an X, la lettre du préfet du même département du 16 floréal an X, l'arrêté du conseil de préfecture du 22 prairial an XI, approuvé par le préfet ;

Vu les autres pièces jointes au dossier ;

Vu les lois des 12-20 août 1790, 28 septembre, 16 octobre 1791, les arrêtés des 9 et 19 ventôse an VI, l'art. 4 de la loi du 16 septembre 1807 ;

Ouï Me Garnier, avocat du sieur Glais-Bizoin ;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que le sieur Glais-Bizoin ne rapporte aucun acte d'autorisation de son usine, établie, de son aveu, postérieurement à 1789 ;

Que l'homologation donnée en l'an X et en l'an XI par l'autorité préfectorale aux conventions intervenues alors entre les communes d'Uzel et de Merléac et le propriétaire du moulin de Bizoin, ne saurait équivaloir à une autorisation ;

Qu'ainsi c'est à tort que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a déclaré que le moulin de Bizoin a une existence légale, qu'en conséquence le propriétaire de ce moulin a droit à des indemnités de chômage, et l'a renvoyé à se pourvoir à cet effet devant l'administration des ponts et chaussées ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture des Côtes-du-Nord, du 2 août 1841, est annulé.

(N° 456.)

[16 mars 1844.]

Établissement d'un pont suspendu sur le Lot, à Castelmoron (Lot-et-Garonne), *au passage de la route départementale* n° 13, *d'Agen à Sainte-Foy.*

1° ORDONNANCE DU ROI ET TARIF (25 septembre 1842).

Art. 1er. Il sera procédé, par voie de publicité et de concurrence, à l'adjudication des travaux d'établissement d'un pont suspendu sur le Lot, à Castelmoron (Lot-et-Garonne), pour le service de la route départementale n° 13, d'Agen à Sainte-Foy, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente ordonnance.

L'adjudication sera passée au rabais de la durée d'un péage dont la perception aura lieu au profit de l'adjudicataire, d'après le tarif ci-dessous fixé.

Le maximum de la durée de la concession sera déterminé par l'administration dans un billet cacheté qui ne sera ouvert qu'après le dépôt des soumissions.

L'adjudicataire recevra en outre, à titre de subvention, les sommes ci-après :

20 000 fr. sur les fonds du trésor (1);

12 000 fr. sur le budget du département de Lot-et-Garonne ;

Et 14 000 fr. à payer par la commune de Castelmoron.

2. Pour assurer l'exécution de la délibération de son conseil municipal, en date du 13 juillet 1841, la com-

(1) Cette somme a été portée à 32 000 fr. *Voir* l'art. 8 du cahier des charges.

mune de Castelmoron est autorisée à s'imposer extraordinairement, en sept ans, à partir de 1845, par addition au principal de ses contributions directes, la somme de quatorze mille francs, représentant, chaque année, treize quarante-deux centièmes.

3. Le tarif des droits de péage est fixé ainsi qu'il suit (2) :

		fr.	c.
	I. *Personnes.*		
1.	Pour une personne à pied, chargée ou non.	»	025
2.	*Id.*, traînant une brouette ou charrette à bras.	»	075
	II. *Chevaux, bestiaux, etc.*		
3.	Cheval ou mulet monté, avec le cavalier.	»	125
4.	*Id.*, de meunier, chargé ou non.	»	10
5.	Cheval ou mulet mené en laisse, chargé ou non.	»	10
6.	Ane ou ânesse, chargé ou non.	»	05
7.	Bœuf ou vache non attelé.	»	10
8.	Veau ou porc.	»	05
9.	Mouton, brebis, chèvre ou chevreau, cochon de lait.	»	025
10.	Paire d'oies ou de dindons.	»	025
	III. *Voitures particulières suspendues.*		
11.	Cabriolet à 1 cheval ou mulet.	»	60
12.	*Id.*, à 2 chevaux ou mulets.	»	70
13.	*Id.*, à 3 chevaux ou mulets.	»	80
14.	Voiture à 4 roues, à 1 cheval ou mulet.	»	70
15.	*Id.*, à 2 chevaux ou mulets.	»	80
16.	*Id.*, à 3 chevaux ou mulets.	»	90
17.	*Id.*, à 4 chevaux ou mulets.	1	»
18.	Chaque cheval ou mulet en sus, attelé ou non.	»	10
	IV. *Voitures particulières non suspendues.*		
19.	Carriole à 2 roues, à 1 cheval ou mulet.	»	60
20.	*Id.*, à 2 chevaux ou mulets.	»	70
21.	*Id.*, à 3 chevaux ou mulets.	»	80
22.	Voiture à 4 roues, traînée par 1 cheval ou mulet.	»	70
23.	*Id.*, par 2 chevaux ou mulets.	»	80
24.	*Id.*, par 3 chevaux ou mulets.	»	90
25.	*Id.*, par 4 chevaux ou mulets.	1	»
26.	Chaque cheval ou mulet en sus, attelé ou non.	»	10

(2) Une ordonnance royale du 19 octobre 1843 a porté les trois premières taxes de ce tarif à 0fr..05, 0fr..10 et 0fr..15 au lieu de 0fr..025, 0fr..075 et 0fr..125.

V. *Voitures de poste.*

		fr.	c.
27.	Cabriolet à 2 chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1	90
28.	*Id.*, à 3 chevaux, même retour compris	2	90
29.	Voiture à 4 roues et 2 chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	2	90
30.	*Id.*, et 3 chevaux, même retour compris	3	10
31.	*Id.*, et 4 chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	3	30
32.	Chaque cheval en sus, attelé ou non	»	10

VI. *Voitures publiques suspendues.*

33.	Cabriolet attelé à 1 cheval	»	60
34.	*Id.* à 2 chevaux	»	70
35.	*Id.* à 3 chevaux	»	80
36.	Voiture à 4 roues et à 2 chevaux	»	80
37.	*Id.* et à 3 chevaux	»	90
38.	*Id.* et à 4 chevaux	1	»
39.	*Id.* et à 5 chevaux	1	10
40.	Cheval en sus, attelé ou non	»	10

VII. *Voitures publiques non suspendues.*

41.	Carriole à 1 cheval	»	60
42.	*Id.* à 2 chevaux	»	70
43.	*Id.* à 3 chevaux	»	80
44.	Voiture à 4 roues et à un cheval	»	70
45.	*Id.* et à 2 chevaux	»	80
46.	*Id.* et à 3 chevaux	»	90
47.	Cheval en sus, attelé ou non	»	10

VIII. *Voitures et chariots de roulage et de marchands, chargés ou non.*

48.	Charrette attelée d'un cheval	»	85
49.	*Id.* de 2 chevaux	»	95
50.	*Id.* de 3 chevaux	1	05
51.	*Id.* de 4 chevaux	1	15
52.	Voiture à 4 roues et un cheval	1	10
53.	*Id.* et 2 chevaux	1	20
54.	*Id.* et 3 chevaux	1	30
55.	*Id.* et 4 chevaux	1	40
56.	Chaque cheval en sus, attelé ou non	»	10

IX. *Charrette ordinaire de campagne servant à l'agriculture et aux charretiers de la ville.*

57.	Charrette chargée ou non, attelée d'un âne ou d'une ânesse	»	20
58.	*Id.* de 2 ânes ou ânesses	»	25
59.	*Id.* d'un cheval ou mulet	»	25
60.	*Id.* de 2 chevaux ou mulets	»	35
61.	*Id.* de 2 bœufs ou vaches	»	35
62.	Chaque cheval, mulet ou bœuf en sus	»	10

Sont exempts du péage (outre *les exemptions d'usage*) :

Les enfants des deux sexes obligés de traverser le pont pour aller recevoir l'instruction primaire ou religieuse et pour retourner à leur domicile.

Sont également exempts les ministres des cultes dans l'exercice de leurs fonctions.

4. L'adjudication sera soumise à l'approbation du ministre secrétaire d'état des travaux publics.

2° CAHIER DES CHARGES.

Clauses ordinaires et communes aux ponts suspendus :

Voir *le cahier des charges du pont de Pascau*, *Lois et ordonnances*, 2e série, t. I, 1841 (nº 68, page 327).

Variantes et clauses locales.

Extrait de l'art. 1er. Durée des travaux. . . . . deux ans.

Longueur du débouché des eaux entre les culées, au moins. 120m.00

Largeur du passage mesurée entre les faces intérieures des garde-corps = 4m.40 ; savoir :	Voie charretière. .	2m.30
	Deux trottoirs. .	2m.10
Élévation de la partie inférieure du tablier au-dessus de l'étiage.	Au milieu du pont.	11m.00
	Près des culées. .	10m.50

Suite de l'art. 1er. Le pont sera construit dans l'emplacement indiqué par la ligne rouge pleine ABCD, plan joint au présent.

L'adjudicataire sera tenu d'exécuter à ses frais les rampes nécessaires pour arriver au pont sur les deux rives du Lot ; les pentes des rampes n'excéderont pas 0m.04 par mètre.

L'adjudicataire exécutera la rampe d'accès sur la rive gauche à l'aide de remblais ou au moyen de murs de soutenement, à sa convenance. Sur la rive droite, la rampe d'accès partira de la place de Castelmoron.

Depuis la rivière jusqu'à la rue du Temple en G (plan du 4 janvier 1842), les remblais seront maintenus au moyen de murs de soutenement à parements verticaux et dont les têtes seront à 8 mètres de distance, qui est la largeur de la route.

Au passage de la Grande rue, l'adjudicataire établira des rampes ayant 0m.05 de pente par mètre, descendant de la levée de la rue. En K, l'adjudicataire établira un ponteeau sur le fossé de la ville pour le passage de la route. Ce ponteeau aura 8 mètres de tête en tête et 2 mètres de débouché.

Un garde-corps, soit en fer, soit en bornes reliées par des chaînes, sera établi sur les murs de soutenement de la rampe d'accès (rive droite), depuis le pont jusqu'à la place. Enfin l'adjudicataire déblayera la portion du cimetière nécessaire à la route et arrangera un tournant facile en attendant la démolition des maisons sur la place.

Il établira en outre, à ses frais, pour le halage, contre la culée de la rive gauche et au niveau des plus hautes eaux de navigation, un marchepied de 4 mètres de largeur avec des rampes pour y arriver, tant

en amont qu'en aval du pont. Les pentes de toutes ces rampes n'excéderont pas 0^m 05.

Articles 2, 3, 4, 5, 6 *et* 7, *conformes aux articles* 2, 3, 4, 5, 6 *et* 7 *du pont de Pascau.*

Art. 8, *conforme à l'art.* 8 *du pont de Pascau, sauf les variantes suivantes :*

L'adjudicataire recevra à titre de subvention, les sommes suivantes :

1° 32 000 fr. sur les fonds de l'état ;

2° 12 000 fr. sur les fonds du département ;

3° 14 000 fr. à fournir par la commune de Castelmoron.

La subvention de l'état sera payée après la réception définitive des travaux. Celle du département sera répartie comme il suit : 3 000 fr. dans chacune des années 1844, 1845, 1846 et 1847 ; enfin la subvention de la commune sera payée en sept annuités égales, à partir de 1845, conformément à la délibération du conseil municipal en date du 13 juillet 1841.

Art. 9, *conforme à l'art.* 9 *du pont de Pascau.*

Art. 10, *conforme à l'art.* 10 *du pont de Pascau, sauf la variante suivante :*

Montant du cautionnement . . . . 14 000 fr.

Articles 11 *et* 12 *conformes aux articles* 11 *et* 12 *du pont de Pascau.*

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée le 12 février 1844, par le préfet de Lot-et-Garonne, au sieur Escarraguel (Dominique), moyennant la concession des droits à percevoir sur le pont, pendant 87 ans, et une subvention de 58 000 fr., dont 32 000 fr. sur les fonds du trésor, 12 000 fr. sur les fonds du département et 14 000 fr. à payer par la commune de Castelmoron.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre, le 16 mars 1844.

(N° 457.)

[18 mars 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Le duc d'Aremberg). — *Jury ; secret de la délibération. — Est nulle la délibération du jury d'expropriation, lorsqu'elle a*

eu lieu en présence et avec le concours d'un individu étranger au jury, qui, après la clôture de la discussion, est entré, sur la demande des jurés et en même temps qu'eux, dans la salle de leurs délibérations, et n'en est sorti qu'au bout d'un certain temps, sur l'injonction du magistrat directeur (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu les articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations du jury, qu'après la clôture de la discussion prononcée par le magistrat directeur, les jurés se sont immédiatement retirés dans la chambre de leurs délibérations, et qu'une personne étrangère, dont la profession d'arpenteur est reconnue, qui avait exprimé une opinion sur la valeur des parcelles expropriées, y est entrée en même temps qu'eux sur la demande d'un des jurés, y est restée de dix à quinze minutes, et n'en est sortie que sur l'injonction du magistrat directeur;

Qu'ainsi, l'instruction déclarée close, s'est continuée dans la chambre des délibérations des jurés, sans redevenir contradictoire;

D'où résulte une violation des articles ci-dessus cités;

Casse, etc.

(N° 458.)

[30 mars 1844.]

Expropriation pour utilité publique.—(Sr Richarme). — *Indemnités; payement; compétence. — Les demandes tendant au payement du prix, en principal et intérêts,*

(*) *Voir* les arrêts des 27 mars et 3 mai 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, pages 164 et 215.

d'un terrain cédé pour le redressement d'une route, sont de la compétence des tribunaux (*).

(EXTRAIT DU RECUEIL DES ARRÊTS.)

Par acte du 27 décembre 1827, le sieur Françon, propriétaire de la commune de Doizieux (Loire), a cédé des terrains nécessaires pour une route départementale. Une ordonnance royale, du 15 août 1821, avait autorisé l'acquisition de ces terrains, dont le prix fut fixé à 322fr.,22. Cette somme devait être payée par le commune; mais, plus tard, le département s'est chargé de la payer. En 1838, le sieur Françon qui n'avait encore rien reçu, a cédé sa créance au sieur Richarme, et, quatre ans plus tard, sur les démarches faites par celui-ci, la dette a été portée au budget départemental; mais, avant d'en ordonnancer le payement, le préfet a exigé que le sieur Richarme rapportât main-levée d'inscriptions qui frappaient les terrains vendus par le sieur Françon. Le sieur Richarme a répondu que ces inscriptions n'avaient été prises que postérieurement à la vente, et il a soutenu qu'elles ne pouvaient faire obstacle au payement. Le préfet n'a pas pensé qu'il en fût ainsi, et il a fait consigner la somme due. Le sieur Richarme a saisi le tribunal de Saint-Étienne de la contestation.

L'action du sieur Richarme était dirigée contre la commune et le département; elle tendait à les faire condamner solidairement à lui payer : 1° la somme de 322fr.,22 en principal; 2° les intérêts à partir du 25 décembre 1825, date de la cession des terrains; et 3° les intérêts des intérêts, à partir du jour de la demande. Elle a été accueillie par un jugement par défaut, du 29 août 1842, qui a ordonné au préposé de la caisse des consignations de verser entre les mains du sieur Richarme les sommes que le département avait fait déposer (le capital et cinq annuités d'intérêts).

Le département et la commune ont formé opposition à ce jugement, et en même temps, le préfet, agissant conformément à l'ordonnance du 1er juin 1828, a fait proposer un déclinatoire.

Le préfet soutenait que l'autorité judiciaire ne pouvait statuer sur la demande, parce que la créance n'était pas contestée, et qu'il s'agissait seulement de savoir quelle justification le créancier devait faire pour en obtenir le payement; que, d'autre part, le prix avait été consigné en vertu d'un acte administratif, et que toute décision sur le mérite de la consignation impliquerait l'appréciation de cet acte, qui ne pouvait tomber sous la censure de l'autorité judiciaire.

Le déclinatoire a été rejeté par jugement du 15 janvier 1844, fondé sur ce que le tribunal, juge de la validité de l'action purement civile, était nécessairement juge de la validité du payement ou du mode de

(*) Mais les questions de liquidation et de déchéance auxquelles peut donner lieu le payement d'une pareille indemnité sont dans les attributions exclusives de l'administration. Ordonnance du 25 novembre 1842, Sr *Plossard*, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, page 9.

libération opposé, et que le préfet excipant d'une consignation du montant du prix, le tribunal était appelé à examiner si cette consignation était libératoire vis-à-vis du vendeur.

Conflit.

Louis-Philippe, etc.

Vu les lois des 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841 ;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Considérant que les conclusions prises par le sieur Richarme tendent à faire condamner le département de la Loire et la commune de Doizieux solidairement à lui payer le prix, en principal et intérêts, d'un terrain cédé par le sieur Françon, des droits duquel il est devenu cessionnaire, pour le redressement du chemin de la Loire au Rhône; que, aux termes des lois ci-dessus visées, il appartient à l'autorité judiciaire de prononcer sur les contestations relatives au prix des immeubles expropriés pour cause d'utilité publique ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de la Loire, en date du 26 janvier 1844, est annulé.

(N° 459.)

[12 avril 1844.]

Rivières navigables. — (Sr Lepelletier). — *Chemins de halage ; dégazonnement ; amende ; réparation du dommage. — L'enlèvement de gazon sur un chemin de halage constitue une contravention de grande voirie prévue par l'art. 11 de l'arrêt du 24 juin 1777. — Aux termes de cet article le contrevenant doit être condamné à une amende arbitraire et tenu de réparer le dommage causé.*

Le conseil de préfecture du Loiret a renvoyé le sieur Lepelletier des

fins d'un procès-verbal constatant que ce particulier avait fait piocher sur certains points et dégazonner sur d'autres le chemin de halage de la Loire dans la commune de Tavers.

Cette décision était fondée sur ce motif, que la conséquence purement éventuelle d'un dommage ne peut donner ouverture à aucune indemnité.

Le ministre s'est pouvu contre cette décision :

« La doctrine du conseil de préfecture, a-t-il dit, est contraire à l'art. 1er de la loi du 29 floréal an X, qui range au nombre des contraventions de grande voirie toute détérioration et même toute anticipation opérée sur le chemin de halage des fleuves et rivières navigables. En fait, le dégazonnement d'un chemin de halage constitue une déformation actuelle de sa surface, à laquelle il prépare d'ailleurs de nouvelles dégradations en rendant plus accessible et plus perméable aux eaux de débordement le sol qu'il abaisse et qu'il découvre. »

L'arrêté du conseil de préfecture a été annulé par l'ordonnance qui suit.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 21 mai 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté, en date du 17 novembre 1841, par lequel le conseil de préfecture du Loiret a renvoyé le sieur Lepelletier des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour contravention de grande voirie ; ce faisant, condamner le sieur Lepelletier à 25 fr. d'amende ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le procès-verbal en date du 14 août 1841, duquel il résulte que le sieur Lepelletier, entrepreneur à Beaugency, a fait enlever du gazon sur le chemin de halage, rive droite de la Loire ;

Vu la lettre en date du 24 juillet 1842, par laquelle le préfet du Loiret transmet un certificat constatant que communication du pourvoi a été donnée au sieur Lepelletier qui n'a pas répondu ; la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 26 juillet 1842 ;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier ;

Vu la loi du 29 floréal an X, art. 1er, l'arrêt du conseil

du 24 juin 1777, la loi du 23 mars 1842, art. 1er, paragraphe 2;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'art. 11 de l'arrêt du 24 juin 1777, tous ceux qui font ou occasionnent des dégradations ou destructions aux ponts, chaussées et autres ouvrages publics construits pour la sûreté et la facilité de la navigation et du halage le long des rivières et canaux navigables ou flottables doivent être condamnés à une amende arbitraire et tenus de réparer les choses endommagées;

Considérant que, antérieurement à la loi du 23 mars 1842, aucune loi n'autorisait les conseils de préfecture à arbitrer des amendes pour les contraventions de grande voirie dans le cas où les règlements ne prononçaient que des amendes arbitraires;

Qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Lepelletier a fait enlever du gazon sur le chemin de halage de la rive droite de la Loire;

Que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du Loiret ne l'a pas condamné à la réparation du dommage par lui causé;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du Loiret en date du 17 novembre 1841 est annulé.

2. Le sieur Lepelletier sera tenu de réparer le dommage par lui causé, faute de quoi il y sera pourvu administrativement à ses frais.

3. Le surplus des conclusions de notre ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 460.)

[12 avril 1844.]

Procédure. — *Indemnités.* — (Compagnie du canal de jonction de la Sambre à l'Oise c. la commune de Bernot). — *Concession; subrogation; tierce opposition.* — *Dommages directs; canal; inondations.* — *La transmission des droits qu'un concessionnaire tenait de son adjudication emporte de plein droit, pour celui en faveur de qui elle a eu lieu, l'obligation d'accepter comme faits avec lui tous les actes de procédure précédemment dirigés contre le concessionnaire primitif.* — *L'inondation d'une prairie survenue par le fait des concessionnaires d'un canal, constitue un dommage direct dont le propriétaire a droit d'être indemnisé* (*).

La concession du canal de la Sambre, adjugée aux sieurs Urbain et Piard, le 8 août 1833, passa bientôt entre les mains d'une société anonyme constituée par l'ordonnance royale du 20 octobre 1834. En vertu de l'acte constitutif de cette société, les sieurs Urbain et Piard, demeurèrent chargés, vis-à-vis de la compagnie, de l'exécution à forfait de l'ensemble des travaux, et responsables de toutes les indemnités indiquées au cahier des charges.

Une inondation de prairies appartenant à la commune de Bernot, survenue en 1839, par suite de la rupture d'une digue, motiva une demande d'indemnité, que cette commune dirigea contre le sieur Piard. Sur cette demande, intervinrent deux premiers arrêtés du conseil de préfecture à la suite desquels le concessionnaire fit choix d'un expert.

Plus tard, en 1841, lorsque l'affaire dut être portée au conseil de préfecture, un arrangement intervenu entre les concessionnaires et la société anonyme, avait donné à cette dernière la pleine et entière possession du canal. En cette situation, la commune notifia, à la société, le procès-verbal d'expertise dressé contradictoirement avec les sieurs Urbain et Piard, et, le 10 juin 1841, un arrêté du conseil de préfecture condamna la compagnie à payer à la commune une indemnité de 312fr. 50.

(*) *Voir* ci-dessus, page 235, l'ordonnance du 15 mars 1844, affaire *Scalabre*, et ci-après, page 277, l'ordonnance du 3 mai 1844, affaire *Lecorgne de Bonabry*.

Le 16 septembre suivant, un nouvel arrêté du conseil de préfecture admit l'opposition formée par la compagnie contre l'arrêté du 10 juin, en tant que rendu par défaut contre elle : mais il déclara n'y avoir lieu de déclarer nul à son égard le dit arrêté, et mit la compagnie en demeure de produire dans un délai de trente jours les moyens de fond qu'elle pourrait avoir à opposer à la demande de la commune.

La compagnie s'est pourvue au conseil d'état contre les arrêtés des 10 juin et 16 septembre 1841 ; elle attaquait également un nouvel arrêté en date du 13 mai 1842, par lequel le conseil de préfecture avait maintenu à sa charge l'indemnité de 312fr.50 due à la commune pour l'inondation de sa prairie.

Le pourvoi était fondé :

Sur ce que l'arrêté du 10 juin 1841 devait être nul à l'égard de la compagnie qui n'avait pas été partie au procès ;

Et sur ce que l'acte de société passé entre la société anonyme et les sieurs Urbain et Piard, concessionnaires primitifs, mettait à la charge de ces derniers le payement de toute espèce d'indemnités indiquées au cahier des charges.

Le ministre, consulté sur ce pourvoi, a conclu à son rejet par le motif que les alternatives qu'avait pu subir l'administration intérieure du canal ne sauraient exercer aucune influence sur les intérêts et sur les droits des tiers ; que la concession du canal s'était transmise intacte avec tous les droits, comme avec toutes les charges qui y étaient attachés, et que dès lors, vis-à-vis de l'administration et des tiers, les détenteurs successifs de la concession conservaient un caractère de solidarité absolue, quelque fondés que pussent être d'ailleurs les recours à exercer par la compagnie contre les concessionnaires primitifs.

Conformément à ces observations, le pourvoi de la compagnie a été rejeté par une ordonnance ainsi conçue :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom de la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 15 janvier 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler : 1° un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aisne en date du 10 juin 1841, qui condamne la société requérante à payer à la commune de Bernot une indemnité de 312fr.50 pour dommage causé à une prairie appartenant à la dite commune, et 2° un arrêté du même conseil en date du 16 septembre même année, qui, rejetant les conclusions de la société requérante, lesquelles tendaient à ce que l'arrêté du 10 juin 1841 fût déclaré nul et non avenu, s'est borné à recevoir

la société anonyme opposante au dit arrêté du 10 juin 1841, et à lui donner délai pour produire ses moyens de fond; ce faisant, décharger la société de toutes les condamnations prononcées contre elle par les arrêtés précités, condamner la commune de Bernot en tous les dépens;

Vu les arrêtés attaqués;

Vu l'exploit en date du 4 mars 1842, constatant la signification faite de la requête ci-dessus visée à la commune de Bernot en la personne de son maire, signification à laquelle la commune de Bernot n'a pas répondu;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 28 septembre 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics a répondu à la communication qui lui a été donnée de la requête de la société anonyme;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus le 30 janvier 1843, par lequel la société anonyme persiste dans ses conclusions;

Vu également la requête à nous présentée au nom de la dite société anonyme, la dite requête enregistrée comme dessus le 15 juin 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté en date du 13 mai 1842, par lequel le même conseil de préfecture, faute par la société requérante d'avoir fourni ses moyens au fond dans le délai qui lui avait été accordé par l'arrêté du 16 septembre 1841, a condamné définitivement la dite société au payement de l'indemnité de 312fr.50 envers la commune de Bernot;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu l'exploit en date du 6 juillet 1842, constatant la signification de la requête ci-dessus visée faite à la commune de Bernot en la personne de son maire, signification à laquelle la commune de Bernot n'a pas répondu;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 28 octobre 1843, par laquelle notre ministre des travaux publics a répondu à la communication qui lui a été donnée de la requête de la société anonyme;

Vu le procès-verbal d'expertise des 27 mai et 24 décembre 1840 ;

Vu l'exploit constatant la signification faite du dit procès-verbal à la société anonyme, avec sommation d'y satisfaire ou de présenter ses moyens de défense ;

Vu les rapports d'ingénieurs des 13 juin 1842 et 18 janvier 1843 ;

Vu toutes les pièces produites ;

Vu la loi du 30 avril 1833, l'ordonnance du 30 octobre même année et celle du 20 octobre 1834 ;

Vu l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807 ;

Ouï Me Coffinière, avocat de la société requérante;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que les requêtes de la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, tendent l'une et l'autre à l'annulation d'arrêtés du conseil de préfecture du département de l'Aisne, rendus contre la dite société à l'occasion du même fait, et qu'il convient dès lors de joindre les dites requêtes pour y statuer par une seule et même ordonnance ;

Sur le moyen de forme :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction qu'en exécution des stipulations insérées au Xe statut de la société requérante et des actes intervenus entre la dite société et les sieurs Urbain et Piard, tous les droits résultant pour ceux-ci de l'adjudication passée à leur profit le 8 août 1833, avaient été par eux transmis à la société anonyme; que cette transmission avait eu lieu avec toutes les charges comme avec tous les avantages attachés à la concession, et emportait de plein droit pour la société l'obligation d'accepter, comme faits avec elle, tous les actes de procédure précédemment dirigés contre les conces-

sionnaires dans les instances où ceux-ci se trouvaient parties en leur dite qualité;

Considérant, d'une autre part, que le procès-verbal de l'expertise contradictoirement faite entre les sieurs Urbain et Piard et la commune de Bernot, avait été signifié par la dite commune à la société anonyme, avec sommation d'y satisfaire ou de présenter ses moyens de défense;

Que, dès lors, c'est avec raison que par les arrêtés attaqués le conseil de préfecture a considéré la société anonyme comme étant partie en cause;

Au fond:

Considérant qu'il est établi, par les documents joints au dossier et notamment par le procès-verbal d'expertise précité, que l'inondation survenue par le fait des concessionnaires dans la prairie de la commune de Bernot, constitue un dommage direct dont la dite commune avait droit d'être indemnisée;

Art. 1er. Les requêtes de la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise sont rejetées.

(N° 461.)

[19 avril 1844.]

Rivières navigables. — (Sr Dubourg). — *Enlèvement de pierres; amende; autorisation.* — *Aux termes de l'arrêt du conseil du* 24 *juin* 1777 (*art.* 3), *il est interdit d'enlever aucunes pierres, terres, sables et autres matériaux dans le lit des rivières ou sur leurs bords à peine de* 500 *fr. d'amende.*

Le sieur Dubourg, prévenu d'enlèvement de gravier sur le barrage du Col-de-Fer dans le lit de la Garonne, a été traduit devant le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne qui l'a renvoyé des fins de la plainte, sur la déclaration faite par le prévenu que ce barrage lui avait été

désigné par un conducteur des ponts et chaussées comme un lieu d'extraction des graviers qui devaient être employés pour l'amélioration de la Garonne dans le département de la Gironde.

Le ministre s'est pourvu contre cette décision.

Il a fait observer que le certificat du conducteur ne constatait pas que l'enlèvement de graviers imputé au sieur Dubourg eût été effectué sous la direction et d'après les ordres du dit conducteur, mais qu'il se bornait à reconnaître que les graviers enlevés par le prévenu étaient destinés au remplissage des épis de Bourdelles ; que le sieur Dubourg n'était pas un ouvrier de l'administration travaillant sous les ordres directs d'un conducteur des ponts et chaussées, mais un tâcheron de l'entrepreneur réalisant des bénéfices sur la fourniture de ces graviers ; que d'ailleurs un conducteur des travaux exécutés dans le département de la Gironde n'avait pas qualité pour autoriser un tâcheron à venir enlever des graviers sur des ouvrages confiés à la surveillance de l'administration dans un département voisin.

L'ordonnance qui suit a annulé l'arrêté du conseil de préfecture et condamné le sieur Dubourg à une amende de 5 fr.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 15 juin 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 3 février 1842, qui a renvoyé le sieur Dubourg, maître de bateaux à Marmande, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour enlèvement de gravier sur le barrage du Col-de-Fer dans le lit de la Garonne ; ce faisant, condamner le dit sieur Dubourg à 25 fr. d'amende ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu les lettres du préfet de Lot-et-Garonne et du sous-préfet de Marmande, en date des 7 et 10 février 1844, et constatant que communication du rapport ci-dessus visé a été donnée au sieur Dubourg qui n'a pas répondu ;

Vu le procès-verbal de délit de grande voirie fluviale, en date du 21 décembre 1841 ;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier ;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 et la loi du 29 floréal an X ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'article 3 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, il est interdit d'enlever aucunes pierres, terres, sables et autres matériaux dans le lit des rivières ou sur leurs bords à peine de 500 fr. d'amende;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Dubourg a enlevé et fait enlever des pierres et graviers sur le barrage supérieur du Col-de-Fer dans le lit de la Garonne, et qu'il ne justifie pas avoir fait cet enlèvement en vertu d'ordres donnés par les agents de l'administration des ponts et chaussées; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne a renvoyé le sieur Dubourg des fins du procès-verbal dressé contre lui et ne l'a pas condamné à l'amende de 500 fr. prononcée par l'arrêt du conseil de 1777;

Considérant néanmoins qu'il y a lieu, à raison des circonstances de l'affaire, de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 3 février 1842, est annulé.

2. Le sieur Dubourg père, dit Bourron, est condamné à 5 fr. d'amende.

(N° 462.)

[19 avril 1844.]

Indemnités. — (De Ve Henry). — *Dommages provenant de travaux exécutés par l'administration sans l'intermédiaire d'entrepreneurs; compétence. — Si les lois des* 6, 7 et 11 *septembre* 1790 *et* 28 *pluviôse an VIII, ont réservé à l'administration la connaissance des demandes en indemnité pour les torts et dommages pro-*

venant du fait des entrepreneurs publics, à plus forte raison l'administration est seule compétente pour connaître des demandes de cette nature formées contre l'administration elle-même (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics, enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 4 janvier 1843 et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Finistère, du 30 septembre 1842, qui s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande formée par la dame Henry, relativement à des dommages que la dite dame prétend avoir été causés à sa propriété par le fait de l'administration, et renvoyer l'affaire devant le même conseil pour être statué au fond;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les réclamations de la dame Henry en date des 9 juin, 8 août et 5 novembre 1842;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées, des 17 juin, 10 septembre et 24 novembre 1842;

Vu l'arrêté du préfet du Finistère du 23 juin 1842;

Les dites pièces qui précèdent, ensemble enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 4 janvier 1843;

Vu la lettre du préfet du Finistère du 14 février 1843, enregistrée comme dessus le 18 du même mois, constatant que communication du pourvoi de notre ministre des travaux publics a été donnée à la dame veuve Henry, qui n'a fourni aucune réponse;

Vu la loi des 6-7, 11 septembre 1790, articles 3 et 5, et celle du 28 pluviôse an VIII, art. 4;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

(*) *Voir* les ordonnances royales des 16 novembre 1832, 3 février 1835 et 22 février 1838, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. III, 1833, p. 112; t. V, 1835, p. 92; t. VIII, 1838, p. 243.

Considérant que, si les lois des 6, 7, 11 septembre 1790 et 28 pluviôse an VIII ont réservé à l'administration la connaissance des demandes en dommages-intérêts résultant des torts et dommages provenant du fait des entrepreneurs publics, à plus forte raison l'administration est seule compétente pour connaître des demandes de cette nature formées contre l'administration elle-même, et que c'est ainsi que les lois ci-dessus visées ont été constamment entendues et exécutées;

Que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture du département du Finistère s'est déclaré incompétent pour statuer sur la réclamation de la dame Henry, relativement à des torts et dommages que la dite dame prétend avoir été causés à sa propriété par le fait de l'administration;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Finistère, du 30 septembre 1842, est annulé.

2. La dame veuve Henry est renvoyée devant le même conseil de préfecture, pour être statué au fond, sur sa demande, ce qu'il appartiendra.

(N° 463.)

[19 avril 1844.]

Routes. — (Sr Viltard). — *Dépôts; ordonnance du 4 août 1731. — La loi du 19-22 juillet 1791, en confirmant les anciens règlements relatifs à la voirie, les a rendus applicables à toutes les parties du royaume. — Dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture refuse de punir les dépôts illicites de matériaux sur une route, de l'amende portée par l'ordonnance du 4 août 1731, sous le prétexte que ce règlement n'avait pas été enregistré ni promul-*

gué dans l'ancienne province comprenant la localité où la contravention a été commise.

Le ministre a déféré au roi en son conseil d'état, un arrêté du 15 novembre 1841, par lequel le conseil de préfecture du Pas-du-Calais a condamné à une amende de 12 fr. le sieur Viltard, prévenu d'avoir déposé une certaine quantité de bois de charronnage dans la traverse d'Arras, sur la route royale n° 37. Le conseil de préfecture s'était refusé à appliquer l'amende de 500 fr. que prononce contre ce genre de délit l'ordonnance du roi du 4 août 1731, par le motif que la publicité est une condition essentielle de la loi pour qu'elle devienne obligatoire, et que l'ordonnance de 1731 n'a jamais été enregistrée, publiée, ni promulguée dans l'ancienne province d'Artois.

Voici en quels termes le ministre a combattu cette doctrine :

« La loi du 19-22 juillet 1791, par son art 29, « a confirmé provisoirement les réglements qui subsistent touchant la voirie, ainsi que ceux actuellement existants à l'égard de la construction des bâtiments et relativement à leur solidité et à leur sûreté. »

» En admettant, comme l'avance le conseil de préfecture, que l'ordonnance du roi du 4 août 1731 n'ait pas été enregistrée et promulguée dans la province d'Artois, ce défaut d'enregistrement et de promulgation se trouve couvert par la disposition de la loi de 1791 que je viens de rappeler. L'ordonnance de 1731 en a reçu une sanction et une force nouvelles.

» De semblables objections avaient été élevées au sujet de l'application de l'arrêt du 27 février 1765, et le conseil d'état en a fait justice par un arrêt du 23 février 1837 (Annales, 1re série, t. VII, p. 209), intervenu sur un pourvoi contre un arrêté du conseil de préfecture du Doubs. Il a été reconnu que cet arrêt en réglement, émané de l'autorité souveraine, présentait tout les caractères d'une loi du royaume ; que ce n'est pas à un pareil acte que le défaut d'enregistrement pouvait être opposé, et qu'il conservait encore aujourd'hui toute sa force. Les motifs invoqués en faveur de l'arrêt de 1765 s'appliquent également à l'ordonnance du roi du 4 août 1731.

» La cour de cassation, s'appuyant sur l'article précité de la loi de 1791, a reconnu par un arrêt du 11 juin 1838, que les anciens réglements et ordonnances sur la grande voirie devaient être exécutés dans toutes les parties qui n'avaient point été modifiées par des lois postérieures et par des réglements nouveaux : elle a implicitement admis, par un arrêt solennel du 24 juin 1826, que la nécessité de l'enregistrement ne s'appliquait pas aux réglements concernant une matière qui était du ressort de la police. »

Le ministre a fait d'ailleurs remarquer la contradiction où était tombé le conseil de préfecture en prononçant une amende contre le prévenu après avoir déclaré sans force légale l'ordonnance de 1731 qui est le seul réglement qu'on puisse invoquer pour réprimer les dépôts sur les routes de la grande voirie.

L'arrêté du conseil de préfecture a été annulé par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 19 février 1842, tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, qui condamne le sieur Viltard, seulement à 12 fr. d'amende pour avoir fait sur la route royale n° 37 un dépôt de bois de charronnage, et élever l'amende à 500 fr.;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu l'acte par lequel le sieur Viltard déclare avoir reçu communication du présent recours, auquel il n'a pas répondu, le dit acte enregistré au secrétariat général du conseil le 20 décembre 1843;

Vu la lettre du 10 janvier 1842, par laquelle le préfet du Pas-de-Calais transmet à notre ministre des travaux publics l'arrêté attaqué; la dite lettre enregistrée comme dessus le 19 février 1842;

Ensemble toutes les pièces composant le dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 17 juin 1721 et l'ordonnance du roi du 4 août 1731;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 19-22 juillet 1791, art. 29;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'ordonnance du 4 août 1731 défend de faire sur les routes royales aucuns dépôts ni empêchements, sous peine de 500 fr. d'amende;

Que cette ordonnance, comme tous les règlements touchant la voirie, a été confirmée par la loi du 19-22 juillet 1791, et que dès lors elle est devenue applicable à toutes les parties du royaume;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Viltard a fait sur la route royale n° 37 un dépôt de bois de charronnage ayant 8^{m}.00 de longueur et 2^{m}.50 de largeur;

D'où il suit que c'est à tort que le conseil de préfecture du Pas-de-Calais ne l'a condamné qu'à une amende de 12 fr.;

Considérant néanmoins qu'il y a lieu dans l'espèce de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du Pas-de-Calais, en date du 15 novembre 1841, est annulé dans celles de ses dispositions qui sont contraires à la présente ordonnance.

2. Le sieur Viltard est condamné à 100 fr. d'amende.

(N° 464.)

[19 avril 1844.]

Alignements. — (Sr Lauvergnat). — *Travaux faits en dehors de l'alignement fixé; prescription invoquée. — L'action publique et l'action civile résultant des contraventions de grande voirie sont prescrites, en ce qui concerne l'amende, après une année révolue à compter du jour où la contravention a été commise. — Mais la réparation des dommages causés aux routes et la démolition des constructions élevées en dehors de l'alignement fixé par l'administration peuvent et doivent être poursuivies, quel que soit le laps de temps écoulé, dans l'intérêt toujours subsistant de la viabilité* (*).

Les sieurs Lauvergnat et Petit ont été traduits devant le conseil de préfecture de l'Yonne sous la prévention, le premier, d'avoir construit sur un autre alignement que celui qui lui avait été fixé, et le second, d'avoir dégradé le bahut d'un pont et comblé une portion de fossé de la route royale n° 65.

Par arrêtés du 28 juin 1841, le conseil de préfecture, sans statuer au

---

(*) Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. II, 1842, pages 180, 186, 339 et 366; t. III, 1843, pages 66 et 242.

fond, a renvoyé purement et simplement les contrevenants, par le motif que les procès-verbaux constatant les contraventions n'avaient été transmis au conseil que dix-neuf mois après leur rédaction.

Le ministre s'est pourvu au conseil d'état contre ces décisions. Il a soutenu que les faits reprochés aux sieurs Lauvergnat et Petit constituaient, eu égard à la peine dont ils sont punis par l'arrêt du conseil d'état du 27 février 1765, et l'ordonnance du roi du 4 août 1731, non de simples contraventions, mais de véritables délits; qu'ainsi, aux termes des articles 637 et 638 du Code d'instruction criminelle, l'action publique ne pouvait se prescrire que par trois années, à partir du jour où le délit avait été commis.

Le ministre appuyait cette doctrine sur un arrêt du conseil d'état du 1er novembre 1838, affaire Clisson (Annales, 1re série, t. VIII, p. 437).

Il faisait remarquer d'ailleurs que, la prescription fût-elle acquise aux délinquants, comme il s'agissait dans l'espèce d'un délit permanent, l'administration conservait toujours, quels que fussent les délais écoulés, le droit de poursuivre devant le conseil de préfecture la réparation du dommage causé à la route.

Cette dernière partie des observations du ministre a seule été accueillie par le conseil d'état qui, conformément au dernier état de sa jurisprudence, a considéré comme de simples contraventions et non comme des délits, les faits reprochés aux sieurs Lauvergnat et Petit.

Voici le texte de l'une des deux ordonnances qui ont été rendues et dont les motifs ainsi que le dispositif sont conçus dans des termes analogues :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 mars 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Yonne, en date du 28 juin 1841, qui a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de donner suite au procès-verbal dressé le 30 août 1839, contre le sieur Lauvergnat, demeurant à Chain, commune de Neuvy, pour contravention aux lois et règlements de la grande voirie, par le motif que le dit procès-verbal n'a été transmis au conseil de préfecture que dix-neuf mois après sa rédaction;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal qui constate que le sieur Lauvergnat a fait construire une maison sur la route royale n° 77, sur un autre alignement que celui qui lui a été fixé par l'administration;

Vu l'avis du maire et des ingénieurs des ponts et chaussées, et toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765, la loi du 29 floréal an X, et l'art. 640 du Code d'instruction criminelle;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que si, aux termes de l'art. 640 du Code d'instruction criminelle, l'action publique et l'action civile résultant d'une contravention sont prescrites, en ce qui concerne l'amende, après une année révolue à compter du jour où la contravention a été commise, le fait d'avoir construit en dehors de l'alignement fixé par l'administration, peut et doit être poursuivi, quel que soit le laps de temps écoulé, dans l'intérêt toujours subsistant de la viabilité, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Yonne a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de donner suite au procès-verbal dressé le 30 août 1839 contre le sieur Lauvergnat;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de l'Yonne, en date du 28 juin 1841, est annulé.

2. Le sieur Lauvergnat est renvoyé devant le même conseil pour y être donné telle suite que de droit aux fins du procès-verbal dressé contre lui.

(N° 465.)

[26 avril 1844.]

Bacs. — Indemnités. — (Compagnie du bateau à manége de Cubzac). — *Dommages; résiliation de bail; compétence. — Lorsqu'un bac est supprimé avant l'expiration du bail, par suite de l'établissement d'un pont, la demande en indemnité formée contre l'administration*

par le fermier est de la compétence du conseil de préfecture (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 30 janvier 1844 par le préfet de la Gironde dans une instance engagée devant le tribunal de première instance de Bordeaux, entre la compagnie anonyme du bateau à manége de la Dordogne, à Cubzac, et le dit préfet représentant l'état;

Vu la requête présentée au président du dit tribunal par la dite compagnie, poursuite et diligences du sieur Aristide Pereyra, son directeur, pour qu'il lui plaise permettre d'assigner le préfet de la Gironde, comme représentant l'état, à l'effet de se voir condamner à payer la somme principale de 119 030 fr., à titre d'indemnité pour la non-exécution du bail du bateau à manége de la Dordogne, depuis le 1er mai 1840, jour de l'ouverture du pont de Cubzac, jusqu'au 1er octobre 1842, jour où le bail devait expirer; plus, les intérêts de cette somme, depuis le 1er mai 1840 jusqu'au jour du payement effectif, avec toutes réserves de fait et de droit, notamment au sujet de l'évaluation donnée aux avant-ponts par l'arrêté du préfet, au montant des réparations à faire au matériel, et enfin à la part revenant à l'état dans les bénéfices de l'année 1839 et des quatre premiers mois de 1840;

Vu l'exploit du 24 août 1843, par lequel la compagnie anonyme a fait assigner le préfet de la Gironde à compa-

(*) Une ordonnance du 22 octobre 1830, rendue dans une espèce identique (affaire *Matignon*), avait déclaré, au contraire, que les lois de la matière n'attribuent en aucune manière à l'autorité administrative le droit de statuer sur les indemnités qui peuvent être dues par l'administration aux fermiers des droits de passage d'eau, en cas de résiliation. Mais le conseil d'état est revenu sur cette jurisprudence, et l'ordonnance du 16 juillet 1840 (affaire *Miozé*) a décidé que la demande en réduction du prix de fermage formée par le fermier d'un bac, à raison des dommages que lui causait l'exécution de travaux publics était de la compétence du conseil de préfecture.

raître devant le tribunal de première instance de Bordeaux pour voir adjuger les conclusions posées dans la requête ci-dessus visée ;

Vu le mémoire à la date du 26 décembre 1843, par lequel le préfet de la Gironde propose le déclinatoire ;

Vu le jugement du 23 janvier 1844, par lequel le tribunal de première instance de Bordeaux rejette le déclinatoire proposé par le préfet et déclare retenir la cause ;

Vu le jugement du 5 février 1844, intervenu sur l'arrêté de conflit, par lequel le tribunal déclare surseoir à toute procédure ;

Vu l'acte du 20 février 1844 de l'avoué de la compagnie anonyme, qui déclare n'avoir nulle observation contre l'arrêté de conflit et s'en référer aux conclusions énoncées dans l'exploit introductif d'instance ;

Vu les observations de notre procureur près le tribunal de Bordeaux en date du 22 février 1844, et sa lettre du 24 du même mois ;

Vu la lettre adressée au vice-président de notre conseil d'état le 30 mars 1844 par notre ministre secrétaire d'état des travaux publics ;

Vu le mémoire en défense présenté au nom de la compagnie anonyme et enregistré le 9 avril 1844 ;

Vu la lettre écrite le 28 février 1844, par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état, de laquelle il résulte que les pièces de l'affaire sont parvenues à la chancellerie le 27 février 1844 ;

Vu le traité passé le 20 août 1821 entre le préfet de la Gironde et le sieur Édouard Church, le dit traité approuvé par décision du ministre des finances du 11 janvier 1822 ;

Vu l'ordonnance royale du 19 juin 1822 approuvant la société anonyme du bateau à manége de la Dordogne ;

Vu la décision du ministre des finances du 11 septembre 1824 ;

Vu la loi du 6 frimaire an VII ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu la loi du 24 août 1790 et le décret du 16 fructidor an III ;

Vu les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831 ;

Ouï Me Ledru-Rollin, avocat de la compagnie du bateau à manége de Cubzac ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que la demande de la compagnie anonyme du bateau à manége de la Dordogne tend à obtenir une indemnité de l'état pour le dommage que la dite compagnie aurait éprouvé par suite de l'établissement du pont suspendu de Cubzac ;

Qu'aux termes de l'article 4 de la loi ci-dessus visée du 28 pluviôse an VIII, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de prononcer sur les demandes de cette nature ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris le 30 janvier 1844 par le préfet de la Gironde, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus : l'exploit du 24 août 1843, le jugement du tribunal de première instance de Bordeaux du 23 janvier 1844, et les actes judiciaires qui auraient pu s'ensuivre, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 466.)

[26 avril 1844.]

Routes. — (Sr Bouter). — *Fossé ; barrage.* — *L'établissement, dans le fossé d'une route, d'un barrage destiné*

à retenir les eaux, pour les déverser ensuite sur les terres riveraines, constitue une entreprise sur la route et une contravention à l'ordonnance du 4 août 1731. — Le conseil de préfecture doit dès lors condamner le contrevenant à l'amende et ordonner en outre la suppression de l'ouvrage non autorisé.

Un procés-verbal a constaté que le sieur Bouter avait établi dans le fossé de la route royale n° 24, de Paris à Lorient, dans la commune de Languidic, un barrage formé de pierres et de terre dont le couronnement affleurait le niveau de l'accotement. Ce barrage avait pour but de retenir les eaux pluviales de la route, qui étaient dirigées ensuite au moyen de rigoles d'arrosement dans un pré du sieur Bouter.

Le conseil de préfecture du Morbihan, saisi de ce procès-verbal, a renvoyé purement et simplement le sieur Bouter de la plainte portée contre lui en se fondant sur ce que, d'après l'attestation donnée par le maire de Languidic, le barrage avait été établi en contre-bas de la route, et qu'il n'était point constaté qu'il eût fait ou même pu faire refluer les eaux de manière à causer des dégradations sur la route.

Le ministre a demandé au conseil d'état la réformation de cet arrêté.

Il a fait observer que l'établissement du barrage dans le fossé de la route, c'est-à-dire sur une partie intégrante de la route constituait une entreprise sur le domaine public et une contravention prévue par l'ordonnance du 4 août 1731; que le conseil de préfecture devait dès lors ordonner la suppression de l'ouvrage et appliquer l'amende de 500 fr., sans se préoccuper de la circonstance que le barrage fût établi en contre-bas ou au niveau de l'accotement, qu'il pût ou non causer des dégradations à la route.

Le ministre a ajouté que s'il n'était pas constaté par le procés-verbal de contravention que le barrage eût fait refluer les eaux sur le sol de la route, cet ouvrage avait du moins l'inconvénient d'entretenir une humidité nuisible à l'accotement en surélevant le niveau de l'eau, et qu'il pouvait causer un dommage considérable à la route dans le cas où une pluie abondante ferait déborder les eaux sur la chaussée.

L'arrêté du conseil de préfecture a été annulé par une ordonnance ainsi conçue :

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 5 mars 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Morbihan en date du 7 décembre 1841, lequel a renvoyé le sieur Bouter des fins

d'un procès-verbal dressé contre lui en matière de grande voirie ; ce faisant, condamner le dit sieur Bouter à 500 fr. d'amende et à la suppression des ouvrages par lui exécutés ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le procès-verbal dressé par le conducteur des ponts et chaussées, à la date du 28 mai 1841, qui constate que le sieur Bouter a construit sans autorisation un barrage formé de pierres et de terre dans le fossé de la route royale n° 24 de Paris à Lorient ;

Vu la lettre du préfet du département du Morbihan, en date du 22 janvier 1844, qui constate que la notification du pourvoi susvisé a été faite au sieur Bouter, qui n'a pas répondu dans les formes du règlement ;

Vu le rapport des ingénieurs ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731 ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'aux termes de l'ordonnance du 4 août 1731, toute entreprise sur les routes ou fossés des routes est punie d'une amende de 500 fr. ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et du procès-verbal susvisé que le sieur Bouter a établi sans autorisation dans le fossé de la route royale n° 24 un barrage formé de pierres et de terre, dont l'effet est de retenir les eaux dans le dit fossé pour les déverser ensuite sur les terres du dit sieur Bouter ;

Que le sieur Bouter a ainsi commis une entreprise sur le fossé de la route royale n° 24, et a contrevenu à l'ordonnance susmentionnée ;

Que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture du département du Morbihan a renvoyé le sieur Bouter des fins du procès-verbal dressé contre lui ;

Considérant néanmoins qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende encourue ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Morbihan, en date du 7 décembre 1842, est annulé.

2. Le sieur Bouter est condamné à 50 fr. d'amende et à la suppression du barrage par lui établi.

(N° 467.)

[26 avril 1844.]

Cours d'eau non navigables. — (Sr David de Pénarun). — *Curage; rôle de répartition des frais; réclamations; compétence. — L'approbation donnée par le préfet au rôle de répartition des frais de curage d'un cours d'eau n'empêche pas que le conseil de préfecture ne statue sur les réclamations formées par un propriétaire contre l'application des bases de la répartition.*

Le sieur David de Pénarun s'est pourvu par la voie contentieuse contre un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Indre, qui a ordonné qu'il serait passé outre à l'opposition de ce propriétaire aux poursuites exercées contre lui, au sujet du recouvrement des sommes pour lesquelles il a été porté au rôle du curage de la rivière de Renon.

Cet arrêté se fondait sur ce que le préfet ayant déclaré exécutoire le rôle dressé en conformité de son propre arrêté, il n'appartenait pas au conseil de préfecture de réformer les actes de l'autorité préfectorale.

Le ministre, consulté sur le pourvoi, a fait observer que l'approbation donnée au rôle de répartition de la dépense n'est qu'une simple formalité; formalité indispensable, il est vrai, pour assurer le recouvrement des sommes imposées, mais qui n'empêche pas que le conseil de préfecture ne statue conformément à la loi du 14 floréal an XI sur les réclamations qui peuvent s'élever quant à l'application des bases de la répartition des dites sommes.

L'ordonnance qui suit a consacré cette doctrine:

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur David de Pénarun (Claude-René-Jacques), directeur des douanes

à Bayonne, y demeurant, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Indre, en date du 17 juin précédent, par lequel ce conseil décide qu'il sera passé outre aux poursuites commencées contre le requérant pour recouvrement de la part contributive à laquelle il avait été imposé dans le rôle de répartition des dépenses de curage de la rivière de Renon; ce faisant, dire et déclarer que le requérant ne peut être compris dans la répartition que pour les seules parties de terrain riveraines de la rivière dont il est propriétaire, conformément aux délibérations du conseil municipal des 7 août 1838 et 3 mars 1839; ordonner que la somme de 450 fr. par lui indûment payée lui sera restituée, et que le montant de cette somme sera réparti entre tous les propriétaires riverains;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 22 novembre 1841, par laquelle notre ministre des travaux publics a répondu à la communication qui lui a été donnée du recours;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus le 15 février 1842, par lequel le sieur David de Pénarun persiste dans ses conclusions;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, enregistrée comme dessus le 12 juillet 1842;

Vu le mémoire enregistré comme dessus le 28 décembre suivant, par lequel le sieur David conclut à ce qu'il nous plaise annuler un premier arrêté du conseil de préfecture de l'Indre, en date du 11 mars 1840, par lequel le dit conseil s'est déclaré incompétent pour statuer sur la réclamation formée par le requérant contre le rôle de répartition précité, persistant d'ailleurs le requérant dans le surplus de ses conclusions;

Vu le dit arrêté du 11 mars 1840;

Vu les observations additionnelles enregistrées comme

dessus le 10 août 1843, par lesquelles le requérant déclare derechef persister dans ses conclusions ;

Vu toutes les pièces produites ;

Vu la loi du 14 floréal an XI et celle du 21 avril 1832 ;

Ouï Me Garnier, pour Me Godard de Saponay, avocat du requérant ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que, aux termes de la loi du 14 floréal an XI, le recouvrement des rôles de répartition des sommes nécessaires au curage des rivières non navigables doit s'opérer de la même manière que celui des contributions publiques, et que les contestations relatives au recouvrement de ces rôles et aux réclamations des individus imposés doivent être portées devant les conseils de préfecture ; que dès lors c'est à tort que, par ses arrêtés des 11 mars et 17 juin 1840, le conseil de préfecture du département de l'Indre s'est déclaré incompétent pour statuer sur la réclamation formée par le sieur David de Pénarun contre le rôle de répartition des frais de curage de la rivière de Renon ;

Art. 1er. Les arrêtés du conseil de préfecture du département de l'Indre, en date des 11 mars et 17 juin 1840, sont annulés.

2. Le sieur David de Pénarun est renvoyé devant le dit conseil de préfecture pour y faire statuer sur la réclamation par lui formée contre le rôle de répartition des frais de curage de la rivière de Renon, tous droits et moyens réservés.

(N° 468.)

[29 avril 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — **(Sr Demay).** — *Indemnité; offre. — Dans le cas où l'exproprié, tout en acceptant l'offre qui lui est faite par l'administration pour la valeur intrinsèque de partie d'un immeuble, demande en outre une indemnité pour la dépréciation du surplus, le jury qui accorde une indemnité supérieure à l'offre acceptée, mais inférieure au total de cette offre et de la demande de l'indemnité de dépréciation, ne contrevient pas à la loi qui défend d'accorder une indemnité supérieure à la demande* (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Attendu que Demay, tout en acceptant l'offre de la somme de 770fr.32 qui lui a été faite par l'administration pour la valeur intrinsèque des deux parcelles expropriées, a réclamé une somme de 500 fr. à raison de la dépréciation qui en résultait, selon lui, pour sa maison; que cette déclaration est indivisible et portait en réalité la demande à la somme de 1 270fr.32; que l'allocation de 1070fr.32 faite par le jury, n'est par conséquent pas supérieure à la demande, et que l'article 39 de la loi du 3 mai 1841 n'a point été violé dans sa disposition finale; donnant défaut;

Rejette, etc.

(*) *Voir* ci-dessus, page 217, l'arrêt du 4 mars 1844.

(N° 469.)

[30 avril 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Singer.) — *Choix des jurés. — Greffier. — Débats ; publicité. — Action ; intérêt ; maire. — Dépens. — Le choix des jurés par le tribunal peut être fait dans la chambre du conseil ; il n'est pas nécessaire que ce choix ait lieu en audience publique. — La partie qui, après avoir requis l'adjonction d'un greffier, a procédé sans réserves et pris part aux opérations ultérieures, n'est pas fondée à se faire un moyen de nullité de ce que, lors des premières opérations, le magistrat directeur n'avait pas été assisté d'un greffier. — L'énonciation, dans le procès-verbal, qu'après les débats contradictoires et l'entrée des jurés en délibération, le magistrat directeur, les parties, leurs conseils et* le public, *se sont retirés, constate suffisamment que les débats ont eu lieu publiquement. — Lorsque deux communes sont intéressées à une expropriation, et doivent en supporter l'une et l'autre les indemnités, bien que cette expropriation ne soit poursuivie que par l'une d'elles, le maire de l'autre commune peut prendre part à la discussion, sans qu'il soit nécessaire que le jury ait demandé à l'entendre à titre de renseignements. — Le magistrat directeur, en condamnant l'exproprié qui succombe aux dépens, peut autoriser l'administration à retenir ces dépens sur le montant de l'indemnité dont elle est redevable.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour,

Sur le 1er moyen..... (sans intérêt) ;

Sur le 2e moyen :

Attendu qu'il résulte de la combinaison des art. 16 de la loi du 22 mai 1836, 29 et 30 de celle du 3 mai 1841, que c'est le tribunal qui, en chambre du conseil, choisit les jurés à l'aide desquels doit se composer le jury spécial; ce qui a eu lieu dans l'espèce;

Sur le 3e moyen :

Attendu que le sieur Singer, depuis la prestation de serment et l'installation régulière d'un greffier dont il a provoqué la nomination, a pris part à la discussion et plaidé au fond; qu'il a ainsi requis le juge de réparer, et qu'il a couvert l'irrégularité de la première partie du procès-verbal dont les énonciations peuvent, par conséquent, lui être opposées; qu'il en résulte que, lors de l'appel des jurés, il n'a point exercé son droit de récusation;

Sur le 4e moyen :

Attendu que la publicité de la séance où la discussion contradictoire a eu lieu entre les parties, est suffisamment constatée par le procès-verbal, ce qui satisfait au vœu de l'art. 37 de la loi du 3 mai 1841;

Sur le 5e moyen :

Attendu que si le maire de la commune de Passy a été entendu dans le cours de la discussion, ce n'est pas à titre de renseignements, sur la demande des jurés, et dans l'usage de la faculté que donne le dit art. 37, mais comme représentant une commune appelée à contribuer à l'indemnité, et comme ayant un intérêt légal à la faire réduire;

Sur le 6e moyen :

Attendu que le magistrat directeur du jury s'est conformé à l'art. 40 de la loi du 3 mai 1841, en condamnant le sieur Singer aux dépens, puisque le montant de l'allocation du jury est exactement égal à l'offre de l'administration, et qu'en autorisant le préfet à les retenir sur l'indemnité, il n'a pu violer le dit article, lequel ne prescrit aucun mode de payement;

Rejette, etc.

(N° 470.)

[3 mai 1844.]

Moulins et usines.—(Dᵉ Vᵉ de la Marzelle). — *Règlement d'eau; pourvoi; fin de non-recevoir.—L'administration a le droit et le devoir de régler le régime des eaux des moulins et usines, et de déterminer à quelles conditions les dits moulins et usines peuvent être établis ou maintenus* (*). — *Les ordonnances rendues en cette matière sont des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse qu'au cas où les formalités prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été remplies* (**).

La dame veuve de la Marzelle s'est pourvue par la voie contentieuse contre une ordonnance royale du 22 juin 1842 portant règlement de son moulin situé sur le ruisseau de Boutteville, dans la commune de Ferré (Ille-et-Vilaine).

La requérante arguait de l'ancienneté de l'existence de son moulin et d'un acte de vente nationale, pour soutenir que l'ordonnance attaquée n'avait pu abaisser la retenue de cette usine sans porter atteinte à un titre de propriété et à des droits acquis. La dame de la Marzelle se plaignait en outre de ce que l'instruction qui avait précédé l'ordonnance n'avait pas été faite contradictoirement.

Le ministre a réfuté cette dernière assertion en établissant, par les pièces de l'instruction, que la dame de la Marzelle avait pris part aux premières enquêtes, où même elle était assistée d'un conseil; que les deux enquêtes prescrites par les règlements avaient eu lieu, et que, dans chacune d'elles, toutes les parties intéressées avaient pu faire entendre leurs observations.

Quant au fond de l'affaire, le ministre l'a exposé en ces termes:

« Des propriétaires de prairies situées en amont du moulin de Valeine se plaignaient de ce que ces prairies étaient fréquemment endommagées par suite de la trop grande élévation de la retenue du dit moulin. Sur ces

(*) *Voir* l'ordonnance du 15 juillet 1842, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2ᵉ série, t. II, page 361.

(**) *Idem*, *ibidem*.

plaintes, il fut procédé à une instruction régulière. Les ingénieurs firent la reconnaissance des lieux en présence des parties intéressées : ils constatèrent que les plaintes des réclamants étaient fondées. Le niveau de la retenue de cette usine, qui jouit d'une chute d'eau de plus de 5 mètres, n'est réglé par aucun repère, en sorte que sa hauteur est en quelque sorte à la discrétion du meunier, qui la fait varier comme il l'entend. Indépendamment de cela, les déchargeoirs sont d'une construction irrégulière et défectueuse. Dès les premières enquêtes, madame de la Marzelle argumenta, comme elle le fait aujourd'hui, *de sa longue possession;* mais elle ne put produire aucune décision administrative, ni même aucun repère, qui eût fixé d'une manière invariable le niveau de cette retenue reconnue nuisible. Dans cette position, quel était le droit, quel était le devoir de l'administration? C'était évidemment de donner satisfaction aux plaignants, en prescrivant au moulin de madame de la Marzelle un réglement d'eau qui lui manquait, et en régularisant, sous ce rapport, l'existence de cette usine, sans toutefois attaquer son ancienne possession, puisqu'en définitive cette usine disposera encore d'une chute d'eau de 5 mètres.

» Il est inutile, sans doute, de rappeler ici les principesprofessés par le conseil d'état, et consacrés par un grand nombre de ses arrêts; car il en résulte d'une manière évidente qu'en matière de réglement d'usine, ni la longue possession, ni les ventes nationales ne peuvent apporter aucune entrave à l'exercice de ce droit de l'administration, du moment où des plaintes se font entendre sur l'emploi abusif des eaux. »

Le ministre a conclu au rejet de la requête de la dame de la Marzelle, et ce rejet a été prononcé par une ordonnance ainsi conçue :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par la dame Anne-Rose de la Villette, veuve du sieur de la Marzelle, demeurant à la Branche-Saint-Brice, département d'Ille-et-Vilaine, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 5 novembre 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise rapporter notre ordonnance en date du 22 juin 1842, portant règlement d'eau pour le moulin appartenant à l'exposante et situé sur le ruisseau de Boutteville, au lieu dit de l'Étang de Valeine, commune de Ferré, département d'Ille-et-Vilaine;

Vu notre ordonnance attaquée;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée

du pourvoi ci-dessus visé, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 29 décembre 1842;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 6 octobre 1791, l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI;

Ouï Me Roger, avocat de la dame requérante;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées, l'administration a le droit et le devoir de régler le régime des eaux des moulins et usines, et de déterminer à quelles conditions les dits moulins et usines peuvent être établis ou maintenus; que les ordonnances rendues en cette matière sont des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse qu'au cas où les formalités prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été remplies;

Considérant que notre ordonnance du 5 juillet 1839 n'a été rendue qu'après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites;

Art. 1er. La requête de la dame veuve de la Marzelle est rejetée.

(N° 471.)

[3 mai 1844.]

Indemnités. — (Sr Lecorgne de Bonabry). — *Dommage direct.* — *Décidé que le dommage causé à une usine située sur le bord d'une rivière, par la rupture d'une digue de défense, n'était pas le résultat direct des*

travaux de canalisation de la rivière (*), *et que dès lors l'usinier était sans droit à une indemnité.*

Le débordement de la rivière d'Oust a occasionné en 1835 et 1837, au moulin de Pouho, situé sur la rive droite de cette rivière, des dommages pour la réparation desquels le sieur Lecorgne de Bonabry a demandé une indemnité de 3 500 fr.

Le conseil de préfecture du Morbihan appelé à statuer sur cette réclamation, a accordé au sieur Lecorgne de Bonabry, une indemnité de 1 484fr..15, dont 964 fr. pour réparation des dommages et 520 fr. pour confection de digues et autres ouvrages préservatifs pour l'avenir.

Cette décision était basée, d'une part, sur ce que le moulin de Pouho avait une existence légale, et, d'autre part, sur ce que les dommages causés à ce moulin devaient être attribués aux ouvrages exécutés pour la canalisation de l'Oust, dependant du canal de Nantes à Brest.

Le ministre a attaqué cette décision au conseil d'état. Voici le texte de son rapport :

« Il résulte des renseignements fournis par M. l'ingénieur en chef que les dommages occasionnés au moulin dont il s'agit par le débordement des eaux de l'Oust, sont dus à la rupture d'une digue de défense située sur le domaine du propriétaire de ce moulin ; que cette digue, dont la hauteur n'est que d'un mètre, n'a pas été surmontée par les eaux, mais qu'elle était mal construite, en mauvais état, et que c'est à cette circonstance seulement, et non aux travaux de navigation que la rupture doit être attribuée.

» Il est démontré, en effet, que le rétrécissement opéré dans le barrage par suite de ces travaux, n'a pu occasionner dans le niveau des eaux qu'une surélévation de 0m.04 à 0m.05 pendant les crues, et qu'en admettant même que cette surélévation ait été de 0m.10, la charge d'eau sur la digue de défense n'aurait été encore que de 0m.80, et n'aurait pu, par conséquent, déterminer la rupture.

» Il est donc constant que les travaux exécutés pour la canalisation de la rivière d'Oust ne sont nullement la cause des avaries pour lesquelles le conseil de préfecture du Morbihan a cru devoir accorder une indemnité au réclamant; mais ces travaux y auraient-ils contribué, que la demande du sieur Lecorgne de Bonabry ne serait pas admissible, aux termes de l'arrêt du conseil d'état du 5 décembre 1837, rendu dans une affaire semblable à celle dont il s'agit, et duquel il résulte que l'état ne doit aucune indemnité pour dommages indirects causés par les travaux qu'il exécute pour le service public. »

Le ministre a cru d'ailleurs inutile d'examiner si le moulin de Pouho avait une existence légale.

L'ordonnance qui est intervenue a annulé l'arrêté du conseil de préfecture conformément aux conclusions du rapport précité.

(*) *Voir* ci-dessus, page 250, l'ordonnance du 12 avril 1844.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 9 décembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du Morbihan, en date du 21 mai 1841, qui accorde une indemnité de 1484 fr. 45 c. au sieur Lecorgne de Bonabry, pour dommage occasionné à son moulin de Pouho ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu la lettre du préfet du Morbihan à notre ministre des travaux publics, la dite lettre transmettant à notre dit ministre une lettre du sieur Lecorgne de Bonabry, en date du 7 février 1842, constatant qu'il lui a été donné communication du rapport ci-dessus visé de notre ministre des travaux publics ;

Vu le rapport des ingénieurs ;

Vu le plan des lieux ;

Ensemble toutes les pièces produites et jointes au dossier ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Sans qu'il soit besoin d'examiner si le moulin de Pouho a une existence légale ;

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que le moulin de Pouho ait éprouvé un dommage direct, qui soit le résultat des travaux exécutés par l'état pour la canalisation de la rivière d'Oust ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Morbihan, en date du 21 mai 1841, est annulé.

(N° 472.)

[9 mai 1844.]

Concessions. — (Chemin de fer d'Orléans et S[r] Deyme.) — *Règlement administratif; publication; notification.* — *Les règlements ou arrêtés de police concernant l'universalité des habitants sont les seuls qui aient besoin, pour être obligatoires, d'être publiés dans les formes ordinaires; quant aux autres, il suffit de les notifier aux personnes qu'ils concernent.* — *L'arrêté d'un préfet prescrivant certaines mesures de sûreté dans l'exploitation d'un chemin de fer, est valablement notifié au directeur représentant la compagnie concessionnaire, lequel se trouve chargé d'en donner connaissance à tous les agents de l'entreprise. Ceux-ci ne peuvent donc, en cas de contravention de leur part à l'arrêté préfectoral, s'excuser sous prétexte qu'ils en ignoraient les dispositions.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.)

La cour;

Vu l'avis du conseil d'état approuvé le 25 prairial an XIII, et l'art. 471, n° 15, Code pénal;

Attendu que les actes de l'autorité qui s'adressent à l'universalité des habitants sont les seuls qui aient besoin, pour être obligatoires, d'être publiés dans les formes ordinaires; qu'il suffit de notifier les autres aux personnes qu'ils concernent; que cela est ainsi décidé, relativement aux décrets impériaux, par l'avis du conseil d'état ci-dessus visé, dont les dispositions doivent servir de règle pour les règlements et arrêtés;

Attendu que les arrêtés pris pour prescrire certaines

mesures de sûreté dans l'exploitation d'un chemin de fer sont valablement notifiés au directeur représentant la compagnie concessionnaire, lequel se trouve chargé d'en donner connaissance à tous les agents de l'entreprise appelés par les fonctions qu'ils remplissent à y conformer leurs actes; que l'administration n'a aucun moyen de connaître ces agents et de leur notifier personnellement son arrêté; que ces agents, lorsqu'ils sont poursuivis comme y ayant contrevenu, ne peuvent donc prétendre, pour s'excuser, qu'ils en ont ignoré les dispositions, pas plus que, dans les cas prévus par les art. 68 et 69, nos 3 et 6, Code de procédure civile, les sociétés ou administrations assignées, conformément à ces articles, ne peuvent être admises à prouver qu'elles n'ont point eu connaissance des exploits à elles notifiés en parlant à leurs préposés;

Attendu, en conséquence, qu'en renvoyant Deyme des poursuites dirigées contre lui, par le motif que l'arrêté du préfet du Loiret n'avait reçu d'autre publicité que celle de la notification faite à la compagnie, et qu'il était établi par les débats que la compagnie n'en avait point donné connaissance à Deyme, quoique d'ailleurs l'infraction à l'arrêté fût constatée par un procès-verbal régulier et reconnu par le juge (1), le jugement attaqué a violé l'avis du conseil d'état du 25 prairial an XIII et l'art. 471, n° 15, Code pénal;

Casse le jugement rendu le 20 janvier dernier, par le tribunal de simple police d'Orléans, en faveur d'Antoine Deyme et de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, comme civilement responsable, etc.

---

(1) La contravention consistait de la part du sieur Deyme, l'un des mécaniciens du chemin de fer, à n'avoir pas, comme le lui prescrivait l'arrêté du préfet, conduit la locomotive d'un convoi au pas en traversant un endroit où un éboulement s'était manifesté.

(N° 473.)

[10 mai 1844.]

Concessions. — (Chemin de fer de Rouen). — *Cahier des charges; infraction. — Règlements administratifs; formalités. — La violation des obligations conventionnelles qu'impose le cahier des charges d'une entreprise publique (l'exploitation d'un chemin de fer) ne peut donner lieu à une répression pénale, encore bien que le cahier des charges soit annexé à la loi portant concession de l'entreprise, si cette loi n'a pas disposé expressément à cet égard. — Il en est de même de l'infraction aux arrêtés administratifs tendant à l'exécution du cahier des charges. — Un règlement général fait par le ministre des travaux publics pour la police d'un chemin de fer, et l'arrêté préfectoral rendu pour son exécution, ne peuvent tenir lieu des règlements d'administration publique (ordonnances du roi délibérées en conseil d'état) exigés par la loi de concession du chemin de fer. Dès lors, l'infraction au règlement ministériel et à l'arrêté préfectoral ne constitue point la contravention punie par l'art. 475, n° 15, Code pénal. De tels actes n'emporteraient avec eux de sanction pénale, qu'autant qu'il s'agirait d'une mesure particulière et locale, prise d'urgence, dans l'intérêt de la sûreté publique.*

(ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.)

Première espèce.

La cour;

Attendu que le fait pour lequel les intervenants étaient poursuivis, en admettant même qu'on dût le considérer comme une infraction, soit au cahier des charges annexé

à la loi de concession du 15 juillet 1840, soit au règlement du ministre des travaux publics du 25 avril 1843, ou à l'arrêté du préfet de Seine-et-Oise du 12 mai suivant, ne peut donner lieu à l'application de l'art. 471, n° 15, Code pénal;

Attendu en effet que, d'une part, un cahier des charges n'étant autre chose qu'un contrat, la violation des obligations conventionnelles qu'il impose n'est pas de nature à être réprimée par des condamnations pénales; qu'il n'en pourrait être ainsi que si la loi l'ordonnait expressément; que la loi du 15 juillet 1840, loin de contenir aucune disposition dans ce but, s'est bornée à ordonner l'exécution du cahier des charges consenti par les cessionnaires, ce qui n'a pu changer le caractère ni les effets de cet acte;

Attendu que, d'autre part, l'art. 471, n° 15, Code pénal, ne parle que des règlements légalement faits par l'autorité administrative; qu'il ne s'agit pas dans la cause d'une mesure particulière et locale prise d'urgence par le préfet dans l'intérêt de la sûreté publique, mais d'un règlement général et permanent pour l'exploitation du chemin de fer dans toute son étendue;

Que, d'après l'art. 10 de la loi du 15 juillet 1840, les mesures nécessaires pour assurer la police du chemin de fer doivent être déterminées par des règlements d'administration publique, c'est-à-dire, ainsi que cela résulte de l'art. 52 de l'acte constitutionnel du 22 frimaire an VIII et des art. 8 et 9 de l'arrêté des consuls du 5 nivôse suivant, et 6 de l'ordonnance du 19 avril 1817, par des ordonnances du roi délibérées en conseil d'état; que l'arrêté du préfet de Seine-et-Oise, invoqué dans la cause, ne peut remplacer l'ordonnance royale exigée formellement par le dit art. 10;

Attendu qu'il en est de même du règlement du ministre des travaux publics dont cet arrêté est la reproduction;

que dès lors ni l'un ni l'autre n'ont droit à la sanction pénale de l'art. 471, n° 15 ;

Attendu que, d'après ce qui précède, la difficulté de compétence soulevée dans le pourvoi devient sans intérêt ; qu'il n'y a pas lieu, en effet, d'interpréter le cahier des charges, ni par suite de rechercher à qui, de l'autorité administrative ou des tribunaux, appartient cette interprétation, puisque les décisions à intervenir sur ce point, quelles qu'elles pussent être, ne pourraient jamais donner à l'infraction reprochée aux prévenus le caractère d'une infraction punissable, ni, par conséquent, fournir un moyen de cassation du jugement qui a refusé de prononcer contre eux aucune peine ;

Par ces motifs, rejette, etc.

Deuxième espèce.

La cour ;

Attendu que l'art. 471, n° 15, Code pénal, ne sanctionne, par les dispositions pénales qu'il contient, que les règlements faits par l'autorité administrative, et non tous les arrêtés qu'elle prend ; que la décision prise, le 10 août 1843, par le ministre des travaux publics, pour ordonner la suppression de la station de Tourville, n'est qu'un acte tendant à l'exécution des clauses du cahier des charges, et ne présente aucun des caractères d'un règlement ; que la compagnie concessionnaire, pour sa résistance à cette décision, pouvait être poursuivie par voie administrative, mais n'encourait point les peines de police invoquées contre elle ;

Attendu qu'il faut encore, pour l'application de l'art. 471, n° 15, que les règlements soient légalement faits ; que le règlement général fait par le ministre des travaux publics, le 25 avril 1843, pour la police du chemin de fer de Paris à Rouen, et rendu exécutoire par le préfet de la Seine-Inférieure pour son département, règlement sur lequel

s'appuie aussi la poursuite, n'a point ce caractère; qu'en effet, l'art. 10 de la loi du 15 juillet 1840, portant concession de ce chemin de fer, a réservé à des règlements d'administration publique, c'est-à-dire à des ordonnances du roi, délibérées en conseil d'état, de déterminer les mesures nécessaires pour en assurer la police;

Attendu, en conséquence, que le tribunal de simple police d'Elbeuf, en jugeant que le fait à lui dénoncé ne constituait pas une contravention de police, et en refusant par suite de prononcer les peines de l'art. 471, n° 15, Code pénal, n'a violé ni cet article, ni aucune autre loi;

Rejette, etc.

(N° 474.)

PERSONNEL.

Promotions. — Décisions diverses.

1° PROMOTIONS DANS LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Ordonnance du roi du 13 août 1844.

Sont élevés au grade d'ingénieur en chef de deuxième classe dans le corps royal des ponts et chaussées les ingénieurs ordinaires de première classe dont les noms suivent:

MM. Vimal Dupuy, chargé du service du département de la Haute-Loire.
Louiche-Desfontaines, chargé du service de la 1re division du canal latéral à la Loire.
Doré (Pierre), chargé du service du département de l'Ain.
Legrom, chargé du service de la division du nord du canal du Rhône au Rhin.
Jegou (Auguste), chargé du service de la 3e section de la navigation de la Loire.
Le Père, chargé du sevrice du département de l'Indre.

Ordonnance du roi du 14 août 1844.

MM. de Vergès et Bayard de la Vingtrie, ingénieurs ordinaires de première classe au corps royal des ponts et chaussées, sont élevés au grade d'ingénieur en chef de deuxième classe.

Ordonnance du roi du même jour.

Sont élevés au grade d'ingénieur en chef de deuxième classe dans le corps royal des ponts et chaussées, les ingénieurs ordinaires de première classe dont les noms suivent :

MM. Dugué.
Saint-Guilhem.
Dajot.
MM. Jaquiné (Louis).
Jegou (Yves).

Ordonnance du roi du 7 août 1844.

Sont élevés au grade d'ingénieur ordinaire de deuxième classe au corps royal des ponts et chaussées, les aspirants ci-après dénommés, savoir :

MM. Watier (Nicolas-Alexandre).
Labouré.
Bassompierre-Sewrin.
Verdevoye.
Alard.
Lehelloco.
Hardy.
Marturé.
Anger de la Loriais.
Salles.
Labbé.
Van Blarenberghe.
Ravier.
MM. Quaisain.
Simonneau.
Bonnin.
Bonon.
Botton.
Grille.
Laborie (Antoine).
Doutres.
Lonclas.
Dilschneider.
Monestier.
Crouzet.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

18 *juillet* 1844. — M. Marguet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service du port de Boulogne, et attaché en outre au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, réunira à ses attributions actuelles la direction des travaux de deux phares à établir à l'embouchure de la Canche dans la baie d'Étaples.

Idem. — M. Menu de Ménil, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, attaché au service du port militaire

de Brest, sera chargé, d'après l'assentiment de M. le ministre de la marine, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef du département du Finistère, des études et travaux des phares et fanaux de Portzic, du Petit-Minon, du Toulinguet et de Kermorvan.

12 *août* 1844. — Art. 1er. La division du service du chemin de fer de Paris en Belgique en trois sections, est supprimée.

Ce service ne comprendra plus désormais que deux sections.

La première, confiée à M. Onfroy de Bréville, ingénieur en chef directeur, s'étendra de Paris à Amiens et comprendra la station de cette ville.

La 2e section confiée à M. Busche, ingénieur en chef, s'étendra depuis la station d'Amiens jusqu'à Lille.

2. Le service des embranchements de Lille sur Dunkerque et sur Calais est divisé en deux sections :

La 1re section s'étendra de Lille à Dunkerque par Hazebrouck, et d'Hazebrouck à Saint-Omer;

La 2e section, de Saint-Omer à Calais.

3. M. Davaine, ingénieur en chef de deuxième classe, actuellement chargé de la 2e section du chemin de fer de Paris en Belgique, supprimée par le présent arrêté, sera chargé de la 1re section.

Il aura sous ses ordres MM. de Bormans et Bollaërt, ingénieurs ordinaires de deuxième classe, qui seront remplacés, le premier dans le service du département de Maine-et-Loire, le second dans celui du département du Nord.

M. Néhou, ingénieur en chef de première classe, attaché aux travaux du port de Calais et faisant fonctions d'ingénieur ordinaire pour le service du département du Pas-de-Calais, sera chargé, tout en conservant ses attributions actuelles, de la section de Saint-Omer à Calais.

Il aura sous ses ordres M. Emmery, ingénieur ordinaire de deuxième classe, attaché à la 3e section du service spécial de la navigation de la Seine.

Cet ingénieur ne sera pas remplacé, quant à présent, dans son poste actuel.

12 *août* 1844. — Art. 1er. Le service du chemin de fer de Paris à Chartres sera divisé en deux sections :

La 1re section s'étendra de Versailles à Rambouillet ;

La 2e de Rambouillet à Chartres.

2. M. Gayant, ingénieur en chef du département de Seine-et-Oise, sera chargé de la 1re section, concurremment avec son service actuel.

Il aura sous ses ordres M. Alfred Bommart, qui sera remplacé dans le service ordinaire de l'arrondissement de Versailles.

M. Guérineau de Boisvillette, ingénieur en chef du département d'Eure-et-Loir, sera chargé de la 2e section. Il conservera son service actuel.

Il aura sous ses ordres M. Boucher, ingénieur ordinaire de deuxième classe, qui sera remplacé dans le service de l'arrondissement de Chartres.

Idem. — Art. 1er. M. Jegou (Yves), ingénieur ordinaire de première classe, est chargé du service des deux lignes de chemin de fer, de Vierzon à Châteauroux et de Vierzon à Bourges. Il remplira en cette qualité les fonctions d'ingénieur en chef.

Il aura sous ses ordres :

Pour le chemin de Vierzon à Châteauroux, MM. Richomme et Planchat, ingénieurs ordinaires de deuxième classe ;

Et pour le chemin de Vierzon à Bourges, M. Guérin (Edme), ingénieur ordinaire de première classe.

M. Richomme conservera provisoirement une partie du service dont il est chargé sur le chemin d'Orléans à Vierzon ; une nouvelle répartition sera faite en conséquence par les soins de M. l'ingénieur en chef Floucaud entre MM. Richomme et de Sazilly.

M. Guérin conservera provisoirement le service ordinaire de l'arrondissement de Bourges.

2. M. Vauquelin, ingénieur en chef du département du Cher, sera chargé, concurremment avec ce service, de la partie du chemin de fer de Bourges au confluent de l'Allier.

Il aura sous ses ordres MM. Boucaumont et Ducros, ingénieurs ordinaires.

M. Boucaumont sera spécialement chargé du viaduc sur l'Allier et des parties de chemin aux abords.

M. Ducros conservera provisoirement le service ordinaire de l'arrondissement de Sancerre.

12 *août* 1844. — Art. 1er. Le service du chemin de fer de Tours à Nantes sera divisé en trois sections :

La 1re comprendra la traversée du département d'Indre-et-Loire ;

La 2e celle du département de Maine-et-Loire ;

La 3e s'étendra de la limite inférieure du département de Maine-et-Loire à la ville de Nantes.

2. M. Bailloud, ingénieur en chef de deuxième classe, attaché au service du canal de Berry et à la navigation du Cher, sera chargé, concurremment avec son service actuel, de la 1re section du chemin de fer de Tours à Nantes.

Il aura sous ses ordres M. Kleitz, ingénieur ordinaire de première classe, présentement attaché au service du département de la Haute-Loire.

M. Prus, ingénieur en chef de première classe, actuellement chargé du service ordinaire du département de Maine-et-Loire, sera chargé de la 2e section du chemin de fer de Tours à Nantes et sera remplacé à cet effet dans son poste actuel.

Il aura sous ses ordres MM. Duffaud et de Coulaine, ingénieurs ordinaires, attachés en ce moment au service du département de Maine-et-Loire.

M. Duffaud sera remplacé dans ce service.

M. de Coulaine continuera d'être chargé de l'arrondissement de Saumur.

M. Jegou (Auguste), ingénieur ordinaire, faisant

fonctions d'ingénieur en chef pour la 3ᵉ section du service spécial de la Loire, sera chargé, concurremment avec ce service, de la 3ᵉ section du chemin de fer.

Il aura sous ses ordres MM. Richard et Watier (François), ingénieurs ordinaires de deuxième classe, qui seront remplacés, le premier à la 2ᵉ section du canal de Nantes à Brest, le second au service de la navigation de la Marne.

12 *août* 1844. — Art. 1ᵉʳ. La 1ʳᵉ section du chemin de fer de Paris à Dijon s'étendra de Paris à Aizy, limite des départements de l'Yonne et de la Côte-d'Or

M. Jullien, ingénieur en chef de première classe, est nommé ingénieur en chef directeur de cette section.

Il aura sous ses ordres deux ingénieurs en chef.

M. Borrel, ingénieur ordinaire de première classe, fera fonctions d'ingénieur en chef pour la partie comprise entre Corbeil et Sens.

M. Chanoine, ingénieur en chef de deuxième classe, sera chargé de la partie comprise entre Sens et Aizy.

2. M. Delarue, ingénieur ordinaire de première classe, sera attaché, sous les ordres immédiats de M. Jullien, à la partie de chemin de fer comprise entre Paris et Corbeil.

MM. Gonnaud, ingénieur ordinaire de deuxième classe, d'Astier de la Vigerie et Jacqmin, aspirants ingénieurs, seront attachés sous les ordres de M. Borrel, à la partie comprise entre Corbeil et Sens.

Il sera statué ultérieurement sur l'organisation du service d'exécution entre Sens et Aizy, et sur celle de la 2ᵉ section du chemin de fer d'Aizy à Dijon.

Idem. — Art. 1ᵉʳ. Le service du chemin de fer de Tours à Bordeaux sera divisé en quatre sections :

La station de Tours restera comprise dans les attributions de l'ingénieur en chef du chemin d'Orléans à Tours.

La 1ʳᵉ section s'étendra de Tours à Châtellerault ;

La 2ᵉ section, de Châtellerault à Ruffec ;

La 3ᵉ section, de Ruffec à Libourne ;

La 4ᵉ section, de Libourne à Bordeaux.

2. M. Beaudemoulin, ingénieur en chef de première classe, chargé des études de navigation de la Vienne et de la Creuse, sera chargé en outre de la 1re section du chemin de fer de Tours à Bordeaux.

Il aura sous ses ordres MM. Morandière et Desnoyers, ingénieurs ordinaires.

M. Morandière, déjà chargé d'un service sur le chemin de fer d'Orléans à Tours, conservera la partie de ce service qui comprend le pont de Montlouis et la station de Tours.

Une décision ultérieure réglera l'organisation du personnel de la 2e section, de Châtellerault à Ruffec.

M. Duvignaud, ingénieur en chef de deuxième classe, chargé des études de jonction de la basse Dordogne avec la basse Loire, sera chargé en outre de la 3e section du chemin de Tours à Bordeaux, entre Ruffec et Libourne.

Il aura sous ses ordres M. Fontaine (Léon), ingénieur ordinaire, et les autres collaborateurs qui seront désignés ultérieurement.

Le service de la 4e section, de Libourne à Bordeaux, est confié à M. Siau, ingénieur en chef de deuxième classe, actuellement en disponibilité.

M. Siau aura sous ses ordres M. Malaure, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Libourne. M. Malaure conservera provisoirement son service actuel.

12 *août* 1844. — Art. 1er. Le service du chemin de fer de Paris à Strasbourg sera divisé en cinq sections :

La 1re section s'étendra de Paris à Meaux ;

La 2e section, de Meaux à Vitry ;

La 3e section, de Vitry à Toul ;

La 4e section, de Toul à la limite du département du Bas-Rhin ;

La 5e section, de cette dernière limite à l'entrée de Strasbourg.

2. M. de Sermet, ingénieur en chef de deuxième classe, actuellement chargé du service de la 1re section de la na-

vigation de la Seine, sera chargé de la 1re section du chemin de fer de Paris à Strasbourg et remplacé dans son poste actuel.

Il aura sous ses ordres MM. L'Éveillé et Hachette, ingénieurs ordinaires, actuellement employés au service du pavé de Paris.

M. Marinet, ingénieur en chef de première classe, actuellement chargé du service de la navigation de la Marne et du canal latéral à cette rivière, sera chargé de la 2e section du chemin de fer, de Meaux à Vitry, et remplacé dans son poste actuel.

Il aura sous ses ordres MM. Garnier, ingénieur ordinaire de deuxième classe, et Gallois, aspirant ingénieur, actuellement employés, le premier dans le département de la Haute-Saône, le deuxième à la 3e section du service spécial de la Loire.

M. Jaquiné, ingénieur ordinaire de première classe, actuellement attaché au service de la Marne au Rhin, sera chargé de la 3e section, de Vitry à Toul. Il remplira en cette qualité les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Collignon, ingénieur en chef de la 2e section du canal de la Marne au Rhin, sera chargé en même temps de la 4e section du chemin de fer, de Toul à la limite du Bas-Rhin.

Il aura sous ses ordres pour ce double service, MM. Guibal, Zeiller, Volmerange et Molard, ingénieurs ordinaires, et Lyautey, aspirant ingénieur.

M. Schwilgué, ingénieur en chef du département du Bas-Rhin et de la 3e section du canal de la Marne au Rhin, sera chargé de la 5e section du chemin de fer.

Il aura sous ses ordres, pour le double service du canal et du chemin de fer, MM. Graëff et Guerre, ingénieurs ordinaires. M. Graëff sera remplacé dans le service ordinaire de l'arrondissement de Saverne.

3. M. Payen, ingénieur en chef du canal de l'Aisne à la Marne, sera chargé en même temps des études de l'em-

branchement de Reims sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg.

M. Lejoindre, ingénieur en chef du département de la Moselle, continuera d'être chargé des études de la ligne de Metz sur la frontière vers Sarrebruck, et sur la ligne de Paris à Strasbourg.

12 *août* 1844.—M. Dausse, ingénieur en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement en congé, sera chargé du service de la 1re section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. de Sermet, appelé à un autre service.

Idem. — M. Saint-Guilhem, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement attaché au service du département de la Haute-Garonne, sera chargé, sous la direction de M. Gaschon, du service des ports de Cette et d'Agde et des canaux des Étangs, en remplacement de M. Virla, placé dans la réserve.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Art. 1er. Les attributions actuellement confiées à l'ingénieur en chef du service ordinaire du département de la Gironde, feront désormais l'objet de deux services distincts.

Le service ordinaire comprendra les routes royales et départementales, la navigation de la Leyre, du Drot et du Ciron, les marais et les usines.

Le service extraordinaire du département aura pour attributions les ports de Bordeaux et de Libourne, et les autres ports maritimes du département de la Gironde, les phares et balises, les travaux de défense de la pointe de Grave, les études relatives à l'amélioration de la Garonne au-dessous de Bordeaux, les travaux d'ensemencement et de fixation des dunes, la surveillance du chemin de fer de la Teste et des travaux exécutés par les compagnies sur le littoral, les études relatives à l'ouverture du canal des Grandes-Landes, et l'entretien du pont de Bordeaux.

2. L'ingénieur en chef du service extraordinaire du département aura sous ses ordres :

Pour les travaux du port de Libourne : l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de l'Est ;

Pour les travaux de la pointe de Grave, l'amélioration des ports et de la navigation de la Gironde, les phares et balises : M. l'ingénieur ordinaire Pairier ;

Pour les travaux des autres ports maritimes, l'ensemencement des dunes, la surveillance des travaux des compagnies et les études du canal des Grandes-Landes : l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement du Centre.

3. M. de Laflorre (Jacques), ingénieur en chef de première classe, actuellement chargé du département des Deux-Sèvres, est nommé ingénieur en chef du service ordinaire du département de la Gironde.

M. Deschamps, ingénieur en chef de deuxième classe, actuellement chargé du service général du département de la Gironde, est chargé, sur sa demande, du service extraordinaire du département, tel qu'il est défini par l'art. 1er du présent arrêté.

M. Deschamps exercera en outre les fonctions de commissaire du roi près la compagnie du pont de Bordeaux, conformément à l'arrêté de M. le préfet, en date du 15 mars, qui est et demeure approuvé.

4. Le présent arrêté aura son effet à dater du 1er septembre.

12 *août* 1844. — M. Léon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement chargé du service ordinaire du département de la Drôme, sera chargé du service du département des Deux-Sèvres, en remplacement de M. de Laflorre (Jacques), appelé à une autre destination.

Idem. — M. Reynard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement attaché au service du port militaire de Cherbourg, sera chargé du service ordinaire du département de la Drôme, en remplacement de M. Léon, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Méry (Édouard), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement atta-

ché au service du port de Dieppe, est mis à la disposition de M. le ministre de la marine, pour être attaché au service du port militaire de Cherbourg, où il remplira les fonctions d'ingénieur en chef, en remplacement de M. Reynard, appelé à une autre destination.

12 *août* 1844.—M. Lechalas, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement attaché au service des rivières de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir, sera chargé d'un service d'arrondissement dans le département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. Aribaut, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Voinchet, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement attaché au service de la navigation de la Saône (1re section), sera attaché au service des rivières de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir, en remplacement de M. Lechalas, appelé à une autre destination.

Il résidera à Laval.

Idem. — M. Grellet, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement attaché au service de la navigation de la Meuse, passera au service de la navigation de la Saône (1re section), en remplacement de M. Voinchet, appelé à une autre destination.

Il ne sera pas remplacé dans son poste actuel.

Idem. — Art. 1er. Les deux divisions du service du canal du Rhône au Rhin, seront réunies sous la direction de M. Corne, ingénieur en chef de première classe, actuellement chargé de la division du Sud de ce service.

M. Corne aura sous ses ordres M. Legrom, ingénieur ordinaire, remplissant actuellement les fonctions d'ingénieur en chef pour la division du Nord.

Il prendra en conséquence le titre, et touchera le traitement d'ingénieur en chef directeur.

2. Tous les projets et propositions de nature à intéresser l'ensemble et l'uniformité du service dans les deux divisions, seront soumis à l'administration par M. Corne.

M. Legrom conservera d'ailleurs, pour toutes les autres affaires de sa division, ses rapports directs avec MM. les préfets du Doubs, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin.

12 *août* 1844. — M. Louiche-Desfontaines, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, remplissant actuellement les fonctions d'ingénieur en chef pour le service du canal latéral à la Loire (1re division), sera chargé du service de la navigation de la Marne, du canal latéral à cette rivière, et du canal de Meaux à Chalifert, en remplacement de M. Marinet, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Bleschamp, ingénieur en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service du département des Pyrénées-Orientales et du port de Port-Vendres, sera chargé du service de la première division du canal latéral à la Loire, en remplacement de M. Louiche-Desfontaines, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Girard de Caudemberg, ingénieur en chef des ponts et chaussées de première classe, actuellement chargé des travaux des ports de Saint-Malo et de Saint-Servan, sera chargé du service du département des Pyrénées-Orientales et du port de Port-Vendres, en remplacement de M. Bleschamp, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Féburier, ingénieur en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service du canal de Nantes à Brest, dans le département du Morbihan et des Côtes-du-Nord, sera chargé des travaux des ports de Saint-Malo et de Saint-Servan, en remplacement de M. Girard de Caudemberg, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Leguay, ingénieur en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service du département de la Lozère, sera chargé du service du canal de Nantes à Brest (partie comprise dans les départements du Morbihan et des Côtes-du-Nord), en

remplacement de M. Féburier, appelé à une autre destination.

12 *août* 1844.—M. Garella, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement attaché au service ordinaire du département du Rhône, sera chargé du service du département de la Lozère, en remplacement de M. Leguay, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Perrey, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Montbrison (Loire), sera attaché au service ordinaire du département du Rhône, en remplacement de M. Garella, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Mazoyer-Lagrange, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement attaché au service du département de la Haute-Vienne, sera chargé du service de l'arrondissement de Montbrison (Loire), en remplacement de M. Perrey, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Delesse, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Saint-Jean-d'Angely (Charente-Inférieure), sera chargé d'un service d'arrondissement dans le département de la Haute-Vienne, à la résidence de Limoges, en remplacement de M. Mazoyer-Lagrange, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Kolb, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Valenciennes, sera chargé du service de l'arrondissement de Lille, en remplacement de M. Bollaërt, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Duméril, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Arras, sera attaché au service du pavé de Paris, en remplacement de M. L'Éveillé, appelé à une autre destination.

Idem. — M. d'Herlincourt, ingénieur ordinaire des

ponts et chaussées de première classe, actuellement attaché au service de la navigation de l'Aa et du canal de Calais, sera chargé du service de l'arrondissement d'Arras, en remplacement de M. Duméril, appelé à une autre destination.

12 *août* 1844. — M. Harduin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Hesdin (Pas-de-Calais), sera attaché au service de la navigation de l'Aa et du canal de Calais, à la résidence de Saint-Omer, en remplacement de M. d'Herlincourt, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Brame, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Mauriac (Cantal), sera chargé du service de l'arrondissement d'Hesdin (Pas-de-Calais), en remplacement de M. Harduin, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Dupuit, ingénieur en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service du département de la Marne, sera chargé du service ordinaire du département de Maine-et-Loire, en remplacement de M. Prus, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Dugué, ingénieur en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement en disponibilité, sera chargé du service ordinaire du département de la Marne, en remplacement de M. Dupuit, appelé à une autre destination.

Idem. — M. de Boulongne, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera chargé du service de l'arrondissement de Château-Gontier (Mayenne), en remplacement de M. Fontaine (Léon), appelé à un autre poste.

Idem. — M. Chastellier, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Pamiers (Ariége), remplacera au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, M. Borrel, appelé à d'autres fonctions. M. Borrel ne sera pas remplacé dans le service du canal latéral à la Garonne.

12 *août* 1844. — M. Mahyer, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement attaché au service du port militaire de Cherbourg, sera chargé d'un service d'arrondissement dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, en remplacement de M. de Bormans, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Vignon, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Sens, sera chargé, sous la direction de M. Boucher de la Rupelle, du service de la navigation de l'Yonne, en remplacement de M. Chanoine, appelé à un autre poste.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Goupilleau, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Belley (Ain), sera chargé du service de l'arrondissement de Sens (Yonne), en remplacement de M. Vignon, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Charpy, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé d'un service d'arrondissement dans le département des Hautes-Pyrénées, sera chargé du service de l'arrondissement de Poligny (Jura), en remplacement de M. Molard, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Pasquier, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera chargé du service de l'arrondissement de Chartres (Eure-et-Loir), en remplacement de M. Boucher, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Breton (Paul-Émile), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Châteaudun (Eure-et-Loir), sera attaché au service du pavé de Paris, en remplacement de M. Hachette, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Chatoney, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement attaché au service de la navigation de l'Aisne, sera attaché aux travaux du port du Hâvre.

12 *août* 1844.—Art. 1er. M. Pascal, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Aubagne (Bouches-du-Rhône), sera attaché aux travaux du port de Marseille.

2. M. de Tournadre, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement d'Aubagne, en remplacement de M. Pascal.

Idem. — M. Saint-Denis, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Gisors, sera attaché au service de la navigation de la Marne, à la résidence de Châlons, en remplacement de M. Watier (François), appelé à une autre destination.

Idem. — M. de Fontanges, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera chargé du service de l'arrondissement de Gisors (Eure), en remplacement de M. Saint-Denis, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Philippon, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et à celui de la navigation du Tarn, dans le même département, sera chargé d'un service d'arrondissement dans le département de la Nièvre, à la résidence de Nevers, en remplacement de M. Desnoyers, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Joly, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, et aux travaux de la navigation du Tarn dans le même département, en remplacement de M. Philippon, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Schlœsing, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement attaché au service de la navigation du Lot, sera chargé du service de l'arrondissement de Saverne (Bas-Rhin), en remplacement de M. Graëff.

Idem. — M. Delapoix de Fréminville, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement chargé du ser-

vice de l'arrondissement d'Hennebont (Morbihan), est mis à la disposition de M. le ministre de la marine, pour être attaché au service du port militaire de Lorient, en remplacement de M. Planchat, appelé à une autre destination.

12 *août* 1844.—M. Grille, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Vannes (Morbihan), sera chargé d'un service d'arrondissement dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, en remplacement de M. Duffaud, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Hoslin, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Bressuire (Deux-Sèvres), est mis à la disposition de M. le ministre de la guerre pour être attaché aux travaux du port militaire d'Alger, en remplacement de M. Krantz, rentré au service de l'intérieur.

Idem. — M. de Rougemont, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Périgueux (Dordogne), est mis à la disposition de M. le ministre de la guerre pour être attaché au service des desséchements en Algérie.

Idem. — M. Debout, ingénieur en chef des ponts et chaussées de première classe, sera chargé de rédiger le projet définitif du canal de Vitry à Donjeux.

Ce projet achevé, il s'occupera de l'étude comparative d'un chemin de fer entre les deux mêmes points.

16 *août* 1844. — Art. 1er. M. Auriol, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Argentan (Orne), sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Gray (Haute-Saône), et attaché en outre au service de la navigation de la Saône (partie supérieure), en remplacement de M. Garnier, appelé à une autre destination.

2. M. Endrès, aspirant ingénieur des ponts et chaussées,

actuellement chargé du service de l'arrondissement de Mamers (Sarthe), sera chargé de l'arrondissement du Mans, en remplacement de M. Jegou (Yves), appelé a d'autres fonctions.

3. M. de Liebhaber, aspirant ingénieur, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Villeneuve-d'Agen (Lot-et-Garonne), sera attaché au service de la 2e section de la navigation du Lot, en remplacement de M. Schlœsing, appelé à une autre destination.

4. M. Detzem, ingénieur ordinaire de deuxième classe, attaché au service du canal du Rhône au Rhin (division du nord), réunira provisoirement à ses attributions actuelles le service ordinaire de l'arrondissement d'Altkirch, en remplacement de M. Lyautey, appelé à une autre destination.

Idem.—Art. 1er. M. Bontoux, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera chargé du service de l'arrondissement du Puy (Haute-Loire), en remplacement de M. Kleitz, appelé à une autre destination.

2. M. Fargaudie, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Grasse (Var), en remplacement de M. Phillips, appelé à une autre destination.

3. M. Bertin, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement d'Oleron (Basses-Pyrénées), en remplacement de M. Marturé, appelé à une autre destination.

4. M. Juchereau, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement d'Argentan (Orne), en remplacement de M. Auriol, appelé à une autre destination.

5. M. Viller, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Tarbes (Hautes-Pyrénées), en remplacement de M. Charpy, appelé à une autre destination.

6. M. Vernis, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Pamiers (Ariége), en remplacement de M. Chastellier, appelé à une autre destination.

7. M. Kauffmann, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Périgueux (Dordogne), en

remplacement de M. de Rougemont, appelé à une autre destination.

8. M. Paqueron, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Villeneuve-d'Agen (Lot-et-Garonne), en remplacement de M. de Liebhaber, appelé à autre destination.

9. M. Solacroup, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement d'Hennebont (Morbihan), en remplacement de M. de Fréminville, appelé à une autre destination.

10. M. Domenget, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Vannes (Morbihan), en remplacement de M. Grille, appelé à une autre destination.

11. M. Duboscq, élève ingénieur, chargé temporairement du service de l'arrondissement de Ploërmel (Morbihan), sera chargé du service de l'arrondissement de Mamers (Sarthe), en remplacement de M. Endrès, appelé à une autre destination.

12. M. Tisserand, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Ploërmel, en remplacement de M. Duboscq.

17 *août* 1844. — M. Bernard, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera chargé de l'arrondissement de Bellay (Ain), en remplacement de M. Goupilleau, appelé à un autre poste.

23 *août* 1844. — M. Aribaut, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, est appelé dans le département de la Seine-Inférieure. Il sera chargé du service de l'arrondissement et attaché aux travaux du port de Dieppe, en remplacement de M. Méry, appelé à d'autres fonctions.

25 *août* 1844. — M. Billaudel, élève ingénieur des ponts et chaussées, sera chargé provisoirement du service ordinaire de l'arrondissement de Versailles, en remplacement de M. Bommart, appelé à un autre service.

31 *août* 1844. — Vu la décision qui crée un service spécial pour le matériel et l'exploitation du chemin de fer de Paris en Belgique, pour la partie comprise entre Paris et Amiens ;

M. Clapeyron, ingénieur en chef des mines de deuxième classe en disponibilité, est chargé du service créé par la décision susvisée.

Cette décision aura son effet à dater du 16 août.

M. Clapeyron sera placé sous les ordres de M. l'ingénieur en chef directeur de Bréville.

1er *septembre* 1844. — Art. 1er. M. Bailly, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, attaché au service du département de l'Ariége, passera de l'arrondissement de Saint-Girons à celui de Pamiers, en remplacement de M. Chastellier, appelé à une autre destination.

2. M. Vernis, élève ingénieur, désigné par arrêté du 16 août pour être chargé de l'arrondissement de Pamiers, remplacera M. Bailly dans l'arrondissement de Saint-Girons.

Idem. — Art. 1er. M. Vergez, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement attaché au service du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Montauban, sera chargé, à la même résidence, d'un arrondissement du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.

2. M. Martin, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, passera au service du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Toulouse. Il sera chargé de la partie de service précédemment confiée à MM. Borrel et Vergez.

(N° 475.)

[2 janvier 1844.]

Lais et relais de la mer. — (S[r] Gendronneau.) — *Aliénabilité ; prescription. — Sous l'ancienne législation, les lais et relais de la mer, lesquels faisaient partie de ce qu'on appelait le* petit domaine, *étaient aliénables et conséquemment prescriptibles.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION ; chambre civile.)

La cour ;

Attendu, en droit, qu'il est constant que la prohibition d'aliéner les biens dépendant du domaine public, prononcée par l'ordonnance de 1566, ne s'appliquait pas à ceux qui étaient connus sous la dénomination de *petit domaine*, lesquels demeuraient aliénables et par là même prescriptibles ;

Attendu qu'il résulte des lois anciennes, spéciales sur la matière, que les lais et relais de la mer devaient être compris dans le petit domaine de l'état ;

Attendu, en fait, que l'état a fait assigner les défendeurs pour les faire condamner à se désister de l'indue possession dans laquelle ils s'étaient mis de terrains qu'il a qualifiés lui-même de lais et relais de la mer connus sous le nom de *relais de Champagne*, confinant du nord à une digue de desséchement élevée en 1771, et du midi à l'Océan, et qu'il considérait comme une dépendance du domaine public, qui n'avait pu être ni aliénée ni prescrite ;

Attendu qu'après avoir déclaré que les immeubles compris dans cette revendication *formaient des lais et relais*

de la mer qui, longtemps avant l'action, étaient un terrain ferme et productif que le grand flot de la mer n'atteignait plus, l'arrêt attaqué constate sur le point de savoir si les défendeurs ont prescrit ces lais et relais, 1° qu'il résulte de diverses déclarations qu'il indique par leurs dates, que les auteurs des défendeurs possédaient, avant 1566, à titre de vente, donation, concession ou inféodation, *les terrains revendiqués* jusqu'à la mer; 2° que l'état a reconnu lui-même expressément que par eux ou par ceux qu'ils représentent, les défendeurs étaient, en 1771, en possession *des derniers lais et relais* qui eussent été endigués; 3° que relativement aux terrains ou lais et relais pris en dehors de la digue construite à cette époque, et pour les années postérieures jusqu'à 1791, il est démontré par d'autres actes également produits que ces lais et relais étaient susceptibles de propriété privée; que les défendeurs peuvent invoquer à cet égard la même possession que pour les autres lais et relais ci-dessus mentionnés, et que si les actes dont ils excipent n'établissent pas entièrement par eux-mêmes contre l'état l'existence de cette possession, ils donnent lieu, du moins, à des présomptions tellement graves, précises et concordantes, qu'elles compléteraient la preuve de celle qui a été opposée et que l'état a tacitement reconnue par sa demande en délaissement; 4° enfin que les défendeurs étaient encore en possession des marais et relais qui font l'objet du procès, à la promulgation de la loi du 1er décembre 1790, du Code civil, de la loi du 16 septembre 1807, et au moment même de l'action; et que cette possession tant par eux que par leurs auteurs est d'un temps *immémorial;*

Attendu qu'en décidant, par suite de cette appréciation des titres produits et des faits de la cause, que les terrains revendiqués avaient pu, par la nature qu'il leur assigne, être prescrits, et que la possession dont il constate l'exis-

tence en faveur des défendeurs relativement à ces terrains, en avait, par l'étendue, le caractère et la durée qu'il lui donne, déterminé la prescription à leur profit, même avant 1790, et, en déclarant, dans ces circonstances, mal fondée la demande en délaissement formée contre eux par l'état, l'arrêt attaqué n'a violé aucune loi ;

Rejette, etc.

(N° 476.)

[3 février 1844.]

Alignements. — (Sr Rivat-Madignier.) — *Travaux non autorisés, saillies ; prescription invoquée ; petite voirie.* — *Les* avances *ou* saillies *établies sans autorisation sur la voie publique, ou excédant les limites fixées par l'autorisation, sont réputées n'exister que par simple tolérance ; et dès lors, elles doivent être supprimées sur la réquisition de l'autorité, quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur établissement* (*). — *Le refus d'obéir*

(*) Cette doctrine de la cour de cassation en matière de petite voirie est conforme à la jurisprudence du conseil d'état en matière de grande voirie. *Voir* notamment les ordonnances des 13 avril 1842 (Sr *Guyard*), 30 juin 1842 (Sr *de Beaucorps*), 9 janvier 1843 (Sr *de Barrois*), 19 mai 1843 (Sr *Hébert*), 19 avril 1844 (Sr *Lauvergnat*), Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série t. II, pages 186, 339; t. III, pages 66, 242; t. IV, page 261. Toutefois, pour ce qui concerne la démolition des constructions indûment établies, une différence semble exister dans la manière dont chacune de ces juridictions entend qu'il y doit être procédé : dans le système de la cour de cassation, c'est l'autorité municipale qui prescrit au propriétaire de démolir, et le refus d'obtempérer à cet ordre constitue une nouvelle contravention ; dans le système du conseil d'état, l'administration se borne à dresser procès-verbal de l'existence des constructions élevées sans autorisation depuis plus d'une année : c'est le conseil de préfecture qui en prononce la suppression.

à l'ordre donné à cet effet par l'autorité constitue une contravention distincte de la contravention résultant du fait d'avoir construit en dehors des limites de l'autorisation accordée ; et dès lors la prescription de l'amende encourue ne court pas du même jour à l'égard de chacune des contraventions.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION ; chambre criminelle.)

La cour;

Vu les art. 10 et 11 de la loi du 18 juillet 1837 ; 5 de l'édit du mois de décembre 1607 ; le n° 1er de l'art. 3, tit. 11 de la loi des 16-24 août 1790 ; 471, n° 15, Code pénal ;

Vu pareillement l'arrêté pris par le maire de Lyon, le 18 janvier 1842 ;

Attendu que l'art. 5 de l'édit du mois de décembre 1607 défend de faire au nu des murs de face sur ou joignant la petite voirie urbaine, des saillies ou avances qui n'auraient pas été préalablement autorisées ;

Qu'il suit de là : 1° que les saillies ou avances qui ont été effectuées sans permission, ou qui excèdent les limites déterminées par celle-ci, sont de plein droit réputées n'exister que par simple tolérance, et ne peuvent, selon l'art. 2232, Code civil, fonder ni possession, ni prescription ; 2° que l'autorité municipale a toujours, par suite, le droit d'enjoindre à ceux qui les ont établies de les détruire ou de les restreindre, puisque le n° 1er de l'art. 3, titre 11 de la loi des 16-24 août 1790, a confié à sa vigilance et à son autorité tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ; 3° que la négligence ou le refus d'exécuter ces arrêtés à cet égard, sont spécialement prévus et punis par le n° 5 de l'art. 471, Code pénal, et que cette contravention est entièrement distincte et indépendante de celle

résultant, soit du défaut d'autorisation, soit de l'infraction de la permission obtenue;

Et attendu, en fait, que le maire de Lyon ne permit à Rivat-Madignier, le 31 mai 1838, de faire placer une fermeture de magasin, rue Saint-Pierre, n° 10, que sous la condition de lui donner seulement 0m.08 de saillie, mesurés du nu du mur de face, et que cette dimension a été excédée de 0m.06 sur l'un des côtés, et de 0m.02 sur l'autre;

Que le même magistrat a prescrit au dit Rivat-Madignier, le 18 janvier 1842, de faire supprimer cet excédant dans un délai de quinze jours, et que cette injonction est restée sans effet;

Que le tribunal de simple police, saisi du seul fait de son inexécution, l'a donc justement réprimée;

Que dès lors le jugement dénoncé, en infirmant sa décision par le motif que cette fermeture fut établie en 1838, et qu'elle n'a donné lieu à aucune poursuite dans l'année de son établissement, a tout ensemble confondu cette dernière contravention, dont il n'est point question dans la cause, avec celle qui provient uniquement de l'inobservation du susdit arrêté du 18 janvier 1842; méconnu l'autorité de cet acte administratif, faussement appliqué l'art. 640, Code d'instruction criminelle, et commis une violation expresse tant de cet arrêté que des articles ci-dessus visés;

Casse, etc.

(N° 477.)

[17 février 1844.]

Alignements. — (Sr Marietton.) — *Travaux non autorisés; saillies; prescription; petite voirie.* — *Lorsque des constructions en saillie sur la voie publique existent depuis plus d'une année, et que l'autorité n'a point usé du droit qui lui appartient d'exiger en tout temps leur suppression, l'établissement de ces constructions se trouve couvert par la prescription, et ne peut plus être poursuivi, tant que l'autorité n'a point ordonné cette suppression.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.)

La cour;

Attendu que Marietton n'avait été condamné que pour avoir laissé exister au devant du magasin par lui loué à la veuve Paulin, deux montres dont la saillie excède de 0m.09 celle qui est déterminée par le règlement général et local de la voirie;

Qu'il est reconnu et déclaré par le jugement dénoncé, que ces montres furent établies en 1828; et qu'il n'apparaît point que le maire ait usé spécialement du pouvoir qui lui appartient d'ordonner la suppression de la saillie de 0m.09 dont il s'agit;

Qu'en décidant, dans cet état des faits, que l'établissement des dites saillies se trouve couvert par la prescription, ce jugement, lequel est d'ailleurs régulier en la forme, a donc justement appliqué à la cause l'art. 640, Code d'instruction criminelle;

Rejette, etc.

(N° 478.)

[17 mai 1844.]

Moulins et usines.— Rivières navigables. — Indemnités. —(Moulin d'Albarèdes.)— *Usine autorisée avant* 1566; *diminution de force motrice; compétence. — Les lois des* 8 *mars* 1810, 7 *juillet* 1833 *et* 3 *mai* 1841 *n'ont renvoyé à l'autorité judiciaire que les questions d'expropriation; en ce qui concerne les questions de dommages, les conseils de préfecture ont dû continuer à en connaître, en vertu de la loi du* 16 *septembre* 1807, *quelles que soient d'ailleurs la nature, l'importance et la durée de ces dommages. — Si, antérieurement à* 1566, *des usines ont pu être légalement établies sur les cours d'eau navigables ou flottables, il ne s'ensuit pas qu'à aucune époque le cours même de ces eaux, qui par sa nature ne peut constituer une propriété privée, ait été aliéné au profit des concessionnaires de ces usines. Dès lors, la diminution de la force motrice des dites usines par suite de travaux publics constitue, non une expropriation, mais un simple dommage, qu'il appartient au conseil de préfecture d'apprécier* (*). — *L'ordonnance de* 1669 *ayant déclaré le domaine de l'état inaliénable depuis* 1566, *un arrêt du conseil, rendu en* 1767, *n'a pu augmenter l'importance d'une concession antérieure à* 1566, *ni faire une concession nouvelle. — Interprétation de l'étendue d'une concession d'eau faite en* 1467 *pour l'établissement d'un moulin sur une rivière navigable, par un acte de reconnaissance de* 1668, *qui avait*

(*) Il en est de même lorsqu'il s'agit d'une usine située sur un cours d'eau non navigable ni flottable. *Voir* ci-après, p. 407, l'ordonnance du 11 juillet 1844 et la note.

déterminé le nombre des meules tournantes existantes à cette époque. — Rejet de la demande d'indemnité formée par les propriétaires du moulin, par le motif qu'ils ne justifiaient pas d'une privation totale ou partielle de la force motrice à eux concédée, et dont ils jouissaient à l'époque de l'exécution des travaux. — Demande en remboursement d'une part contributive payée par des usiniers pour la construction d'une écluse de navigation, la dite demande fondée sur le déplacement de cette écluse dans l'intérêt de la navigation et contre l'intérêt de l'usine. Rejet, par le motif que la somme réclamée représentait le rachat de diverses charges que la translation de l'écluse n'avait pas fait revivre.

La concession de l'eau et de l'emplacement nécessaire pour construire le moulin d'Albarèdes, sur la rive droite du Tarn, fut faite par Louis XI en 1467. En 1668, époque d'un acte de reconnaissance féodale des droits du roi, le moulin avait huit meules tournantes.

En 1764, un arrêt du conseil autorisa un sieur Mariette à fonder une usine sur la rive gauche du Tarn, au-dessous de la digue du moulin d'Albarèdes. En cas d'insuffisance des eaux qui pouvaient tomber naturellement du bassin de l'ancien moulin dans le bassin de la nouvelle usine, le sieur Mariette avait, aux termes de l'arrêt de 1764, la faculté d'opérer dans la digue d'Albarèdes, des écrêtements et des coupures. Mais cette faculté lui fut retirée par un deuxième arrêt du conseil, en date du 3 novembre 1767. L'arrêt de 1767 permit toutefois au sieur Mariette de pratiquer, au travers de la digue d'Albarèdes, un pertuis de 8 pieds de largeur, pour l'introduction des eaux dans son bassin, lorsque la rivière était plus haute que l'affleurement supérieur de la digue.

L'entretien de la digue avait été mis par portions égales à la charge des propriétaires du moulin d'Albarèdes et du sieur Mariette. Ce dernier devait en outre entretenir un éclusier : 1° pour la manœuvre du pertuis de navigation; 2° pour la manœuvre du pertuis de prise d'eau. Longtemps abandonnée, la digue finit par se dégrader jusqu'en contre-bas de l'étiage, de manière à procurer au sieur Mariette, la pleine jouissance de la retenue commune; et vers 1800, le pertuis de prise d'eau a cessé de fonctionner.

Lorsqu'une écluse à poutrelles fut construite en 1811, sur la rive droite du Tarn, à la place du pertuis de navigation, le moulin d'Albarèdes contribua aux frais des travaux, pour une somme de 15 083fr. 50, représentant les avantages qu'il devait retirer d'une moindre dépense d'eau, et de la décharge de tous les frais que pouvaient entraîner la reconstruction, l'entretien, la surveillance et la manœuvre du pertuis supprimé.

En 1838, enfin, les besoins de la navigation exigèrent que l'écluse à poutrelles située sur la rive droite, près du moulin d'Albaredes, fut remplacée par une écluse à portes busquées, placée sur la rive gauche, près de l'usine du sieur Mariette.

Ce changement et la démolition, sur une longueur de 50 mètres, des restes de la digue ruinée ont servi de fondement à des réclamations, que les propriétaires du moulin d'Albarèdes ont portées devant le conseil de préfecture, et que ce conseil a rejetées par arrêté du 23 octobre 1840.

Les propriétaires du moulin d'Albarèdes se sont pourvus contre cet arrêté Ils réclamaient :

1° Une indemnité de 150 000 fr., pour diminution de la force motrice de leur moulin, à la suite des travaux entrepris par l'état en 1838;

2° La restitution de la somme de 15 083fr..70 par eux payée à l'état, à titre de contribution aux travaux entrepris en 1811.

1° Le ministre a répondu sur le premier chef du pourvoi, que le régime du Tarn aux abords du moulin d'Albarèdes, n'était pas autre aujourd'hui qu'il n'avait été depuis 1811 jusqu'en 1838; qu'en effet, la nouvelle écluse ne prenait pas plus d'eau que l'ancienne; que la portion de digue démolie en 1838 n'exerçait aucune influence sur l'écoulement des eaux; que les eaux litigieuses avaient, depuis plus de 40 ans, cessé d'être dans l'état où les plaçait la concession faite au sieur Mariette; que, d'ailleurs, la concession d'eau faite aux propriétaires du moulin d'Albarèdes, se trouvait déterminée par le nombre de *huit* meules, qui est indiqué dans l'acte de 1668, et que cette concession représentait, non pas la totalité des eaux du Tarn, mais à peine la moitié, même aux époques de plus bas étiage; que l'expression contenue dans l'arrêt de 1767, relativement à la jouissance de toutes les eaux de la rivière, ne saurait d'ailleurs être opposée à l'état, puisque sous l'empire de l'édit de 1566 il n'était pas possible d'admettre l'assignation de la totalité des eaux de la rivière, sans que les besoins de la navigation fussent avant tout satisfaits; et qu'en réclamant contre l'état de choses actuel, il faudrait que le moulin d'Albarèdes prouvât qu'il ne jouit pas en tout temps de l'eau nécessaire au jeu des huit meules autorisées.

2° Quant au deuxième chef du pourvoi, le ministre a fait observer que la restitution des 15 083fr..70 soldés par les requérants, ne serait obligatoire pour l'état, qu'autant que l'écluse établie en 1838, sur la rive gauche, aurait privé le moulin d'Albarèdes des avantages que lui avait procurés l'écluse construite sur la rive droite en 1811. Or, avec la nouvelle écluse comme avec l'ancienne, les propriétaires du moulin d'Albarèdes étaient entièrement rédimés des charges qu'ils supportaient, ou pouvaient être appelés à supporter avec le sieur Mariette pour la reconstruction, l'entretien, la surveillance et la manœuvre du pertuis de navigation. A cet égard, le ministre a rappelé qu'indépendamment de l'éclusier payé par le sieur Mariette, pour le règlement du niveau des eaux, plusieurs ouvriers payés à frais communs étaient nécessaires pour le service de l'ouverture du pertuis de navigation.

Le ministre concluait au rejet du pourvoi des propriétaires du moulin d'Albarèdes.

Ceux-ci ont modifié dans le cours de l'instance, leurs premières con-

clusions. Ils ont soutenu que la réduction perpétuelle qu'ils devaient éprouver dans la force motrice de leur usine, équivalait à une expropriation, d'où il résultait que l'autorité judiciaire était seule compétente pour statuer sur l'indemnité qui leur était due. Ce moyen étant d'ordre public, pouvait être proposé en tout état de cause.

Le conseil d'état a décidé que le moulin d'Albarèdes n'avait pu subir une expropriation, attendu que même antérieurement à 1566, le cours des eaux des rivières navigables n'avait jamais été aliéné au profit des concessionnaires d'usines; que dès lors, la réduction de la force motrice de ce moulin, constituait un simple dommage que le conseil de préfecture était seul compétent pour apprécier, conformément à la loi du 16 septembre 1807, combinée avec les lois de 1810, de 1833 et de 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Statuant au fond de l'affaire, le conseil d'état a rejeté le pourvoi, conformément aux observations présentées par le ministre des travaux publics. Voici le texte de cette importante décision.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par les sieurs Larroque, Joseph Tachard et Auguste Latreille, propriétaires domiciliés à Montauban, agissant en qualité de directeurs de l'administration des moulins de Sapiac, Sapiacon et Albarèdes, enregistrée au secrétariat de notre conseil d'état le 28 janvier 1841, et par laquelle ils concluent à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, en date du 23 octobre 1840, qui a rejeté une demande en indemnité et en restitution d'une somme de 15 083fr.70 par eux payée pour contribuer à la construction d'une écluse en 1811; accueillir cette demande en indemnité pour préjudice à eux causé par les travaux exécutés en 1838 dans la rivière de Tarn; ordonner la restitution de la somme de 15 083fr.70; condamner le défendeur éventuel aux dépens;

Vu le mémoire ampliatif à nous présenté par les dits directeurs, le dit enregistré comme dessus, le 25 mai 1841, et dans lequel, persistant dans leurs précédentes conclusions, ils concluent très-subsidiairement à ce qu'il plaise ordonner une enquête;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pour-

voi; la dite lettre enregistrée comme dessus, le 22 juin 1842, et par laquelle il conclut au rejet de la requête;

Vu le mémoire en réplique à nous présenté par les sieurs Larroque et consorts, le dit enregistré au secrétariat de notre conseil d'état le 12 décembre 1842, et par lequel ils persistent dans leurs conclusions;

Vu les conclusions additionnelles à nous présentées pour les sieurs Larroque et consorts; les dites enregistrées comme dessus, le 13 mars 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise ordonner, qu'avant faire droit, il sera procédé à une visite des lieux et à une enquête par des ingénieurs autres que ceux de Tarn-et Garonne;

Vu les conclusions additionnelles à nous présentées par les sieurs Larroque et consorts, les dites enregistrées comme dessus, le 2 juin 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise déclarer que les propriétaires du moulin d'Albarèdes ont la propriété de la force motrice de la rivière du Tarn, et renvoyer les parties devant qui de droit pour faire statuer sur la question de l'indemnité due pour la réduction partielle et permanente de cette force motrice:

Vu l'arrêté attaqué;

Vu l'acte de concession du 30 septembre 1467;

Vu l'acte de reconnaissance en date du 12 avril 1668;

Vu l'arrêt du conseil du roi en date du 3 novembre 1767;

Vu toutes les pièces produites;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII; la loi du 16 septembre 1807 (art. 48);

Vu les art. 42, 43 et 44 de l'ordonnance d'août 1669;

Vu la loi du 22 novembre-1er décembre 1790;

Vu l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu la loi du 8 mars 1810; la loi du 7 juillet 1833; la loi du 3 mai 1841;

Ouï Me Marmier, avocat des requérants;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la concession de 1467, l'acte de reconnaissance de 1668 et l'arrêt du conseil du 3 novembre 1767 :

Considérant que par l'acte du 30 septembre 1467, il a été fait concession à l'auteur des propriétaires du moulin d'Albarèdes, de la quantité d'eau nécessaire à l'établissement d'un moulin, et non de la totalité des eaux de la rivière du Tarn;

Qu'il résulte de l'acte de reconnaissance du 12 avril 1668, que ce moulin avait huit meules tournantes;

Que l'arrêt du conseil d'état du roi, en date du 3 novembre 1767, n'a pu augmenter l'importance de la concession de 1467, ni faire une concession nouvelle, puisque par l'ordonnance de 1669 le domaine de l'état avait été déclaré inaliénable depuis 1566;

Que dès lors les propriétaires du moulin d'Albarèdes n'ont droit, aux termes des actes ci-dessus énoncés, qu'à la force motrice alors nécessaire pour faire tourner un moulin garni de huit meules;

Sur la compétence et sur les conclusions tendant au renvoi devant l'autorité judiciaire de l'appréciation de l'indemnité réclamée :

Considérant qu'aux termes de la loi du 16 septembre 1807, les demandes des indemnités dues, et pour expropriation totale ou partielle résultant de l'exécution des travaux publics, et pour dommages causés par ces travaux, étaient soumises à l'appréciation du conseil de préfecture;

Que la loi du 8 mars 1810, applicable seulement, ainsi que cela résulte des articles 3, 6, 9, 16, 25, aux biens immobiliers proprement dits, n'a renvoyé à l'autorité judiciaire que les questions d'expropriation, mais n'a en rien modifié les dispositions de la loi du 16 septembre

1807, en ce qui concerne les questions de dommages dont les conseils de préfecture ont dû continuer à connaître, quelle que fût d'ailleurs la nature et l'importance et la durée de ces dommages;

Considérant que les lois des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841, en changeant les conditions et la forme de l'expropriation pour cause d'utilité publique, n'ont point étendu la limite de la compétence des tribunaux, ni enlevé aux conseils de préfecture la connaissance des difficultés sur lesquelles ils n'ont pas cessé de prononcer sous l'empire de la loi du 8 mars 1810;

Considérant que, si les art. 21 et 39 de la loi du 7 juillet 1833, les art. 21, 22 et suivants, et l'art. 39 de la loi du 3 mai 1841, règlent le mode de procéder à l'égard des citoyens pouvant exercer des droits immobiliers sur les biens fonds dont l'expropriation est requise, leur mise en cause et le règlement de l'indemnité à laquelle ils peuvent avoir droit n'a lieu qu'accessoirement et comme conséquence nécessaire de l'acquisition du domaine plein et absolu, tel que l'exige l'utilité publique;

Considérant que si, antérieurement à 1566, des usines ont pu être légalement établies sur les cours d'eau navigables ou flottables, il ne s'ensuit pas qu'à aucune époque le cours même de ces eaux, qui par sa nature ne peut constituer une propriété privée, ait été aliéné au profit des concessionnaires des dites usines;

Que dès lors, aux termes de la loi du 16 septembre 1807, le conseil de préfecture était compétent pour connaître des demandes en indemnité auxquelles les réclamants pourraient avoir droit, à raison du dommage causé à leur usine par suite de l'exécution de travaux publics dans la rivière du Tarn;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit procédé à une visite des lieux :

Considérant que l'instruction est complète, et qu'il n'y a pas lieu d'ordonner une nouvelle enquête;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Larroque et consorts ne justifient pas qu'ils aient été privés, par suite des travaux exécutés dans le Tarn, de tout ou partie de la force motrice à eux concédée par l'acte du 30 septembre 1467, et dont ils jouissaient à l'époque de l'exécution des travaux;

En ce qui touche la restitution de la somme de 15 083fr.70 :

Considérant que cette somme a été payée en 1811 par les exposants sans réclamation; que cette somme représentait le rachat des diverses charges qui leur avaient été imposées par l'arrêt du 3 novembre 1767, telles que réparation et entretien de la digue et du passelis, et que la translation de l'écluse sur la rive gauche du Tarn, n'a fait revivre aucune de ces obligations; que dès lors il n'y a lieu d'ordonner la restitution de la dite somme;

Art. 1er. La requête des sieurs Larroque, Tachard, Latreille, ès dites qualités, est rejetée.

(N° 479.)

[17 mai 1844.]

Travaux publics. — Indemnités. — (Sr Labretonnière c. le Sr Massero). *— Suspension de travaux; compétence. — Dommages; servitude; compétence. — L'autorité administrative est seule compétente : 1° pour ordonner la suspension des travaux publics* (*); *2° pour*

(*) *Voir* les ordonnances des 15 juin et 30 décembre 1842 et 15 septembre 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. II, 1842, p. 291; t. III, 1843, pages 49 et 498.

prononcer sur la réparation du dommage résultant, pour une propriété, de la suppression d'une servitude établie à son profit.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 1er mars 1844, par le préfet de la Drôme, dans une instance engagée devant le tribunal de l'arrondissement de Die, entre le sieur Philippe Labretonnière, propriétaire à Crest, et le sieur Pierre-François Massero, entrepreneur des travaux de la digue exécutée sur la rive droite de la Drôme, en amont du pont de Crest, pour le compte du département;

Vu l'exploit du 11 janvier 1844, par lequel le sieur Labretonnière expose que, par arrêt de la cour royale de Grenoble, en date du 9 août 1837, intervenu entre le requérant et la ville de Crest, il a été jugé: 1° que les graviers qui se trouvaient en face de sa maison sont sa propriété; 2° que la ville ne peut établir sa digue que jusqu'à quatre mètres du point le plus saillant du balcon de la maison, et que la digue doit être en contre-bas du dit balcon de trois autres mètres; que cette défense constitue, au profit du requérant, une servitude inhérente à sa propriété, et qui, dès lors, lui appartient à titre particulier d'une manière absolue; que rien ne peut être entrepris au préjudice de ses droits, ainsi consacrés; que cependant des travaux ont été exécutés, et qu'on a déjà surhaussé l'ancienne digue au mépris de l'arrêt précité; qu'il importe au requérant d'arrêter une entreprise qui constitue une violation flagrante de son droit de propriété; qu'en conséquence, par acte de dénonciation de nouvel œuvre, il fait inhibition au sieur Massero de continuer ses travaux, en tant qu'ils sont en opposition avec l'arrêt précité; et, pour voir dire droit à la dite dénonciation, l'assigne à comparaître devant le juge de paix du canton de Crest (Nord), aux fins d'entendre ordonner la disconti-

nuation des travaux entrepris au mépris des droits du requérant, et la démolition immédiate de ceux qui ont pu être déjà faits, avec dépens, sauf recours du sieur Massero contre qui il appartiendra;

Vu le jugement du 12 janvier 1844, par lequel le juge de paix du canton de Crest (nord) ordonne que les choses demeureront en l'état;

Vu un autre jugement du 17 janvier, par lequel le même juge de paix ordonne que les travaux en cours d'exécution sur la digue de la rivière de la Drôme seront suspendus devant la maison du sieur Labretonnière jusqu'à ce que, par les juges compétents, il ait été statué ce que de droit, sauf au sieur Massero son recours contre qui il appartiendra;

Vu l'appel formé le 30 janvier 1844 par le sieur Massero;

Vu le déclinatoire adressé le 5 février 1844, par le préfet de la Drôme à notre procureur près le tribunal de Die;

Vu les conclusions du sieur Massero, du sieur Labretonnière et du ministère public;

Vu le jugement du 20 février 1834, par lequel le tribunal de l'arrondissement de Die, rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu un autre jugement en date du 5 mars 1844, par lequel le même tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment les lettres écrites les 26 mars et 3 avril 1844, par notre garde des sceaux, au secrétaire général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que les pièces sont parvenues à la chancellerie les 24 mars et 2 avril;

Vu les observations présentées au nom du sieur Labre-

tonnière, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 20 avril 1844 ;

Vu les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807; les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Ouï Me Mirabel Chambaud, avocat du sieur Labretonnière ;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que l'action intentée par le sieur Labretonnière contre le sieur Massero a uniquement pour objet d'obtenir la suspension des travaux entrepris sur la rive droite de la Drôme, vis-à-vis sa propriété, et la réparation des dommages qui résulteraient pour la dite propriété, des ouvrages exécutés en dehors des conditions consenties par la commune de Crest, et consacrées par arrêt de la cour royale de Grenoble du 9 août 1837 ;

Considérant que les travaux dont il s'agit s'exécutent pour le compte du département de la Drôme, en vertu des ordres de l'autorité administrative, et qu'il n'y a expropriation d'aucune partie de la propriété du sieur Labretonnière ;

Que dès lors, aux termes des lois ci-dessus visées, l'autorité administrative est seule compétente, soit pour ordonner la suspension des travaux, soit pour prononcer sur la réparation des dommages qui résulteraient des ouvrages déjà faits ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit susvisé est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 11 janvier 1844, les jugements rendus par le juge de paix du canton de Crest (nord), les 12 et 17 janvier 1844, et le jugement rendu le 20 février suivant par le tribunal de l'arrondissement de Die.

(N° 480.)

[22 mai 1844.]

Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — Tarif des droits à percevoir pour les transports; modification de l'art. 4 de l'ordonnance du 9 décembre 1843 (*).

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Le deuxième paragraphe de l'article 4 de notre ordonnance du 9 décembre 1843 est modifié ainsi qu'il suit :

« Le prix de location de chaque waggon est fixé à » soixante centimes par kilomètre; toutefois, aucune » taxe ne pourra être inférieure à quatre francs cinquante » centimes, quelle que soit la distance parcourue. »

2. Toutes les autres dispositions de l'ordonnance précitée continueront de recevoir leur pleine et entière exécution.

(N° 481.)

[22 mai 1844.]

Établissement d'un débarcadère pour les bateaux à vapeur sur la rive droite du Rhône, à Tournon (Ardèche).

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Le sieur Bouvaret est autorisé à établir, sur

(*) *Voir* ci-dessus, page 41.

la rive droite du Rhône, à Tournon (Ardèche), un débarcadère pour les bateaux à vapeur.

2. Le permissionnaire est autorisé à percevoir sur les voyageurs et les marchandises qui fréquenteront son ponton, les rétributions fixées par le tarif suivant :

	fr.
Pour les voyageurs.	0.10
(Les enfants au-dessous de cinq ans seront exempts de péage.)	
Pour chaque colis, meuble, valise, ballot, cavaigne, caisse, pesant plus de 5 kilogrammes.	0.10
(Il ne sera perçu aucune taxe pour les sacs de nuit, cartons et paniers contenant les menus effets ou provisions de voyage, ainsi que sur les objets portés à la main.)	

3. La concession accordée au sieur Bouvaret durera jusqu'au 1er janvier 1847.

(N° 482.)

[23 mai 1844.]

Indemnités. — (Sr et De Lemaire c. la ville de Paris.) — *Dommages; déversement d'eaux pluviales; conflit. — La demande en indemnité à raison du déversement des eaux pluviales sur une propriété, provenant de travaux de pavage exécutés sur la voie publique, est de la compétence du conseil de préfecture* (*). — *L'exception d'incompétence, présentée au nom du préfet par son avoué, ne peut suppléer le déclinatoire* (**).

Le jugement du tribunal de la Seine, qui a donné lieu à l'arrêté de conflit, confirmé par l'ordonnance qu'on va lire, était ainsi conçu :

« Attendu que la compétence doit être appréciée d'après le but et les termes de la demande;

« Attendu que par l'exploit introductif d'instance du 16 juillet 1842,

---

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, pages 307 et 309.

(**) *Id.*, t. I, 1841, page 228; t. II, 1842, page 418.

le sieur Lemaire demande des dommages-intérêts à raison du préjudice que lui aurait causé le déversement, sur un terrain qui lui appartient, des eaux provenant de la voie publique ;

« Attendu que ce déversement n'est pas attribué, ainsi que le prétend M. le préfet dans son mémoire, au nivellement d'une voie publique, mais que la demande est fondée sur ce que la ville de Paris se serait emparée d'une partie du terrain appartenant au sieur Lemaire, qui devait former le prolongement de la rue de Sèze, d'après un projet qui aurait été depuis abandonné ;

« Attendu qu'il n'est pas allégué par M. le préfet, que la partie du terrain dont s'agit ait jamais fait partie de la voie publique, ni que l'occupation temporaire dont elle a été l'objet, ait été nécessitée par des travaux de grande voirie exécutés dans les rues adjacentes ; qu'il s'agit donc uniquement de savoir si la ville de Paris s'est indûment emparée d'une propriété particulière, pour la convertir momentanément en voie publique ; et si, par le fait, elle a occasionné un dommage au propriétaire ; que c'est là une question de propriété qui ne rentre dans aucune des exceptions de la loi du 28 pluviôse an VIII. »

Le conseil d'état a statué en ces termes :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 29 janvier 1844, par le préfet de la Seine, dans une instance engagée devant le tribunal civil de la Seine entre les sieur et dame Lemaire, d'une part, et la ville de Paris, d'autre part ;

Vu l'exploit du 16 juillet 1842, par lequel les sieur et dame Lemaire ont fait assigner la ville de Paris, en la personne du préfet de la Seine, devant le tribunal civil, pour s'entendre condamner à leur payer :

1° La somme de 18 235 fr. pour valeur d'un terrain retranché sur la rue Basse-du-Rempart, avec les intérêts depuis le 4 mars 1839, jour de la dépossession ;

2° La somme de 180 fr., pour droits de grande voirie mal à propos perçus, avec les intérêts ;

3° La somme de 60 000 fr., à titre de dommages-intérêts pour l'empêchement apporté aux constructions qu'ils voulaient faire sur un terrain formant l'angle de la rue de Sèze projetée, et pour le déversement des eaux de la rue Godot-de-Mauroy sur leur terrain ;

Vu les conclusions prises le 23 mai 1843 par l'avoué de

la ville de Paris, et tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent sur tous les chefs de la demande ;

Vu les conclusions prises le 20 juin 1843, au nom des sieur et dame Lemaire, dans lesquelles ils déclarent abandonner le chef de demande relatif au remboursement des 180 fr. versés pour droits de voirie ; s'en rapporter à la prudence du tribunal sur la compétence, relativement au règlement du prix du terrain retranché ; persister dans leur demande relativement au premier chef ;

Vu le jugement du 17 novembre 1843, par lequel le tribunal s'est déclaré incompétent en ce qui concerne la restitution des droits de voirie, le règlement du prix du terrain retranché, le dommage relatif à la prohibition de bâtir, et retient la cause en ce qui concerne le dommage résultant de l'écoulement des eaux ;

Vu le déclinatoire adressé le 20 décembre 1843, par le préfet de la Seine, à notre procureur près le tribunal de la Seine ;

Vu les conclusions prises, le 12 janvier 1844, par le dit procureur ;

Vu le jugement du 19 janvier, par lequel le tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet ;

Vu le jugement du 16 février, par lequel le tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire ;

Vu les observations sur l'arrêté de conflit, adressées le 10 avril à notre garde des sceaux par notre procureur près le tribunal de la Seine ;

Vu les observations présentées au nom des sieur et dame Lemaire, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 23 avril 1844 ;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment la lettre écrite le 12 avril au secrétaire général de notre conseil d'état par notre garde des sceaux, et de laquelle

il résulte que le dossier est parvenu à la chancellerie, le même jour 12 avril ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800), le décret du 17 octobre 1808 ; l'ordonnance royale du 2 juin 1824, qui règle l'alignement de la place à former autour de l'église de la Madeleine et des autres voies qui doivent y aboutir ; l'ordonnance royale du 6 septembre 1826, qui autorise le préfet de la Seine à acquérir pour la ville de Paris, soit à l'amiable, soit en procédant conformément à la loi du 8 mars 1810, les terrains nécessaires pour l'exécution du plan approuvé par l'ordonnance royale du 2 juin 1824 ;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Ouï Me Garnier, avocat des sieur et dame Lemaire ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Sur la régularité du conflit :

Considérant qu'aux termes de l'art. 6 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le préfet de la Seine devait, avant d'élever le conflit, proposer le déclinatoire ; que l'exception d'incompétence présentée au nom de la ville de Paris par son avoué ne pouvait suppléer ce déclinatoire ;

Sur la compétence :

Considérant que l'action aujourd'hui pendante devant le tribunal civil de la Seine, entre la ville de Paris et les sieur et dame Lemaire, a pour objet de faire condamner la ville à payer une indemnité à raison d'un dommage qui proviendrait de travaux de pavage exécutés par elle sur la voie publique ; que, aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800), il appartient aux conseils de préfecture de prononcer sur les dommages causés aux particuliers par l'exécution de travaux publics ;

Que dès lors l'autorité administrative est compétente pour statuer sur la demande dont il s'agit ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit susvisé est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance et les jugements rendus par le tribunal de la Seine, le 17 novembre 1843 et le 12 janvier 1844, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 483.)

[23 mai 1844.]

Indemnités. — (Sr Jamin.) — *Dommages provenant de l'exhaussement de la voie publique; conflit. — La dépréciation qui résulte pour une propriété de l'exhaussement de la voie publique constitue un simple dommage et non une expropriation. Dès lors l'indemnité qui peut être due au propriétaire doit être réglée par le conseil de préfecture* (*).

Le tribunal civil de la Seine s'était déclaré compétent en se fondant sur ce qu'il s'agissait de dommages permanents, et que la loi du 28 pluviôse an VIII n'attribuait au conseil de préfecture que la connaissance des dommages causés accidentellement, pendant l'exécution des travaux publics.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté du 8 février 1844, par lequel le préfet du département de la Seine élève le conflit d'attribution dans une instance engagée devant le tribunal civil de la Seine, entre le sieur Jamin, propriétaire à Asnières, et le département;

(*) *Voir* Annales. *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. I, 1841, p. 138; t. II, 1842, p. 444; t. IV, 1844, p. 235. Une ordonnance du même jour, 23 mai 1844, et motivée dans les mêmes termes, a confirmé le conflit élevé à l'occasion d'une demande en indemnité portée par le sieur Rathery devant le tribunal civil de la Seine, et fondée sur ce que, par suite de l'exhaussement de la voie publique, les eaux pluviales, n'ayant plus d'issue, inondaient les caves de la maison du demandeur.

Vu l'exploit du 10 novembre 1843, par lequel le sieur Honoré Jamin, propriétaire à Asnières, a fait assigner le département de la Seine, en la personne du préfet, à comparaître devant le tribunal civil de la Seine, pour s'entendre condamner à lui payer une somme de 20 000 fr., comme réparation du dommage causé à sa propriété par l'exhaussement, devant la dite propriété, du sol de la route départementale n° 33 ;

Vu les conclusions prises, le 29 novembre, par l'avoué du département, et tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent ;

Vu les conclusions prises, le 4 décembre 1843, au nom du sieur Jamin, et tendant à ce que le tribunal se déclare compétent et ordonne de plaider au fond ;

Vu le jugement du 15 décembre 1843, par lequel le tribunal rejette l'exception d'incompétence proposée au nom du département ;

Vu le déclinatoire adressé, le 11 janvier 1844, par le préfet de la Seine, à notre procureur près le tribunal de la Seine ;

Vu le jugement du 26 janvier 1844, par lequel le tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet ;

Vu le jugement du 16 février, par lequel le tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit susvisé, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire ;

Vu les observations sur l'arrêté de conflit adressées à notre garde des sceaux, le 13 avril 1844, par notre procureur près le tribunal de la Seine ;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment la lettre écrite le 16 avril par notre garde des sceaux au secrétariat général de notre conseil d'état, et de laquelle il résulte que les pièces sont parvenues à la chancellerie le même jour 16 avril ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800), et les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'action intentée par le sieur Jamin contre le département de la Seine a pour objet d'obtenir une indemnité en raison de la dépréciation qui résulterait pour sa propriété de l'exhaussement de la route départementale nº 33, vis-à-vis la dite propriété;

Considérant qu'il n'y a expropriation d'aucune partie de la propriété du sieur Jamin, et que, aux termes de l'art. 4 de la loi susvisée du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800), il appartient au conseil de préfecture de prononcer sur les dommages causés aux particuliers par l'exécution de travaux publics; que dès lors l'autorité administrative est compétente pour statuer sur la demande du sieur Jamin;

Art. 1er. L'arrêté de conflit susvisé est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 10 novembre 1843, et les jugements rendus par le tribunal de la Seine les 15 décembre 1843 et 26 janvier 1844.

(Nº 484.)

[23 mai 1844.]

Indemnités. — (Sr Dupont c. la ville de Paris). — *Dommages; obstacle à l'écoulement des eaux d'une propriété; conflit. — La demande tendant au rétablissement du libre écoulement des eaux d'une maison, interceptées par suite de travaux exécutés à la voie publique, doit être portée devant l'autorité administrative* (*).

Le tribunal civil de la Seine avait décidé le contraire, par le même

(*) *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, 1843, page 49.

motif que dans l'affaire précédente (Jamin), savoir qu'il s'agissait de dommages permanents.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 6 février 1844, par le préfet de la Seine, dans une instance engagée devant le tribunal civil de la Seine, entre le sieur Dupont et la ville de Paris;

Vu la requête adressée le 29 novembre 1843, au président du tribunal de la Seine par le sieur Dupont, et dans laquelle il expose :

Qu'il est propriétaire d'une maison sise à Paris, rue du Faubourg-Saint-Honoré, n° 11; que l'écoulement des eaux pluviales et autres de la dite maison, se faisait par un seul caniveau en pierres à ciel ouvert placé au milieu du passage de la porte cochère, et se continuant en ligne droite par le milieu du trottoir de la rue; qu'en outre, une autre conduite des eaux pluviales, destinée exclusivement à celles de la dite maison, descendait du toit vers la partie de la maison tenant au n° 9, et conduisait ces eaux jusqu'au ruisseau; que M. le préfet de la Seine ayant fait démolir l'ancien trottoir, l'a remplacé par un autre plus large, plus élevé, dans lequel l'ancien caniveau à ciel ouvert est remplacé par deux gargouilles latérales souterraines, et la conduite des eaux du toit réunie en une seule, avec celle de la maison n° 9, par une gargouille commune sous le trottoir; que sur un référé introduit par le requérant, il y a eu expertise des lieux susdits par M. Lachez, architecte, dont le rapport en date du 14 novembre 1843, déposé et expédié, constate que les résultats de ce changement de trottoir sont : 1° que les eaux de la cour qui s'écoulent sous le passage de porte cochère, ne peuvent plus arriver à la rue, étant arrêtées par le nouveau trottoir, et qu'en ce moment elles restent stagnantes et refluent même jusque dans la dite cour, où par les grandes pluies elles forment mare; 2° que l'absence

d'une bonne disposition en bas des deux descentes peut permettre l'infiltration des eaux dans les fondations ; que ce rapport indique en outre les moyens à prendre pour rétablir les écoulements d'eaux d'une manière convenable, et sans nuire à la propriété ; que sans aucunement contester le droit de la ville, de faire le trottoir nouveau, cependant le requérant a le droit d'exiger qu'elle complète ses travaux, de manière à ce que l'écoulement des eaux ait lieu comme auparavant, et que par conséquent elle fasse les travaux indiqués par le rapport de l'expert ; et, attendu qu'il est de la plus grande urgence pour le requérant que ces travaux soient faits, dans l'intérêt de sa propriété et de ses locataires, demande à être autorisé d'assigner le préfet de la Seine à un jour franc, devant le tribunal, pour voir dire et ordonner que dans le jour du jugement, le dit préfet de la Seine sera tenu de mettre ouvriers pour exécuter les travaux indiqués par le rapport d'expert susdaté, sinon et faute de ce faire dans le dit délai, le sieur Dupont sera autorisé par le dit jugement à faire exécuter lui-même les dits travaux aux frais de la ville, ou, subsidiairement, aux frais de qui il appartiendra ;

Vu l'exploit du 4 décembre 1843, par lequel le sieur Dupont fait assigner la ville de-Paris, en la personne du préfet de la Seine, à comparaître devant le tribunal civil de la Seine pour entendre adjuger les conclusions posées par la requête susvisée ;

Vu les conclusions des parties ;

Vu le jugement à la date du 12 janvier 1844, par lequel le tribunal civil de la Seine rejette l'exception d'incompétence proposée au nom de la ville de Paris ;

Vu le déclinatoire adressé le 24 janvier 1844, par le préfet de la Seine à notre procureur près le tribunal civil de la Seine ;

Vu le jugement du 26 janvier 1844, par lequel le dit tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet ;

Vu le jugement du 16 février 1844, par lequel le tribunal, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit susvisé, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire ;

Vu les observations de notre procureur près le tribunal de la Seine, sur l'arrêté de conflit ;

Vu les lettres écrites les 15 avril et 3 mai 1844, par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que les pièces de l'affaire sont parvenues à la chancellerie les 15 avril et 1er mai ;

Vu les autres pièces jointes au dossier ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800) ; les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que l'action intentée par le sieur Dupont contre la ville de Paris, a pour objet de faire condamner cette ville à rétablir le libre écoulement des eaux de sa maison, intercepté par suite des travaux exécutés à la voie publique, et que, aux termes de la loi susvisée, du 28 pluviôse an VIII, il appartient à l'autorité administrative de prononcer sur la réparation des torts et dommages causés aux particuliers par suite de l'exécution de travaux publics ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit susvisé est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 4 décembre 1843, et les jugements rendus par le tribunal de la Seine, les 12 et 26 janvier 1844,

(N° 485.)

[30 mai 1844.]

Extraction de matériaux. — (Sr Ruet c. le Sr Goisier.) — *Obstacles par le propriétaire; demande d'indemnité par l'entrepreneur; compétence.* — *Les conseils de préfecture sont compétents pour statuer sur le droit que les entrepreneurs de travaux publics réclament, soit en vertu de leurs cahiers de charges, soit en vertu des lois et règlements généraux, à l'effet de fouiller les terrains pour en extraire et ramasser les matériaux nécessaires à la confection des travaux dont ils sont chargés.* — *Mais aucune disposition de loi ne leur confère le pouvoir de statuer sur les demandes en dommages-intérêts intentées par les entrepreneurs contre les propriétaires, à raison du trouble apporté par ces derniers à l'extraction ou au ramassage des matériaux.*

Le devis des travaux d'entretien de la route royale n° 152, de Briare à Angers, dans le département d'Indre et Loire, a désigné les vignes de la commune de Rochecorbon, que cette route traverse, pour le ramassage des cailloux nécessaires à l'entretien. Cependant l'entrepreneur Goisier rencontra de la part des propriétaires de cette commune, et notamment de la part du sieur Ruet, l'opposition la plus violente. A deux reprises différentes, lui et ses ouvriers furent expulsés. Le piqueur des ponts et chaussées dont il était accompagné la deuxième fois fut maltraité. Ces faits furent constatés par trois procès-verbaux, en date des 20 février et 9 mars 1840. Le maire avait refusé chaque fois d'assister l'entrepreneur.

Le sieur Goisier forma contre le sieur Ruet une demande en dommages-intérêts. Le conseil de préfecture, saisi de cette demande, statua en ces termes:

« Considérant que, par son devis, le sieur Goisier a été autorisé à ramasser des pierres à la main dans les vignes dont il s'agit, et que s'il n'est pas bien prouvé qu'il eût prévenu le propriétaire avant de s'y introduire, le 9 février, il l'avait suffisamment averti, le dit jour, qu'il se

proposait de ramasser là une partie des matériaux qui lui étaient nécessaires, et qu'il a pris soin, en s'y présentant pour la seconde fois, le 20 février, de se faire accompagner par un agent de l'administration, lequel n'avait pas besoin d'exhiber des insignes ou une commission pour faire reconnaître le droit de l'entrepreneur.

» Que le droit établi par l'arrêt du conseil du roi, du 7 septembre 1755 n'a point été restreint par l'art. 1er section 6 de la loi du 6 octobre 1791, qui n'est applicable qu'aux matériaux pour l'extraction desquels il faut faire des fouilles, et non aux pierres détachées sur la surface du sol, et pour le ramassage desquelles il n'est point accordé d'indemnité aux propriétaires; .....

« Vu l'arrêt du conseil du roi du 7 septembre 1755 portant : « Les entre-
» preneurs d'ouvrages ordonnés pour les ponts et chaussées, chemins du
» royaume, etc., pourront prendre la pierre, le sable et autres maté-
» riaux pour l'exécution des ouvrages dont ils sont adjudicataires, dans
» tous les lieux qui leur seront indiqués par les devis et adjudications
» des dits ouvrages, sans neanmoins qu'ils puissent les prendre dans les
» lieux qui seront fermés de murs. Fait sa majesté défenses aux proprié-
» taires des dits lieux non clos, de leur apporter aucun trouble ni empê-
» chement, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de toute perte,
» dépens, dommages et intérêts, même d'amende et de telle autre
» condamnation qu'il appartiendra » ; ....

» Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

» Le conseil arrête : le sieur Ruet est condamné à payer au sieur Goisier la somme de 168 fr. pour dommages, résultant de perte de temps et frais de déplacement de cet entrepreneur et de son atelier pendant quatre jours, et payera en outre les frais des procès verbaux rédigés le 9 mars et le 20 février dernier. »

Le sieur Ruet a déféré cet arrêté au conseil d'état.

Le ministre appelé à présenter des observations sur ce pourvoi, a fait remarquer d'abord que le conseil de préfecture avait usé d'indulgence, en se bornant à accorder une réparation purement civile, lorsque l'arrêt de 1755 l'armait du droit de prononcer une amende pour la réparation du délit.

Il a ensuite combattu dans les termes suivants les moyens sur lesquels s'appuyait le pourvoi.

« Le demandeur prétend que le sieur Goisier et le piqueur des ponts et chaussées Becq-Rouge, n'ont rencontré d'opposition que par suite de leur refus de justifier de leurs droits et qualité; mais ce reproche tombe de lui-même en présence des explications contenues dans les procès-verbaux du piqueur. Il est évident qu'après les démarches faites auprès du maire de la commune, et le 20 février surtout, la qualité de l'agent des ponts et chaussées comme celle de l'entrepreneur, devaient être chose de notoriété publique.

» Quant aux arrêtés de M. le préfet d'Indre-et-Loire des 12 mars 1833 et 18 mars 1840, que cite le demandeur, ils ne peuvent prêter aucun appui à sa cause. Le premier, rappelant aux entrepreneurs les dispositions de l'art. 9 du cahier des clauses et conditions générales, leur impose l'obligation de prévenir les propriétaires avant de commencer

les *extractions*, et de s'entendre avec eux pour le réglement de l'indemnité. Cette dernière prescription s'applique particulièrement au cas où il y a ouverture de carrières dans une propriété privée, où il y a trouble notable apporté dans la jouissance, et où, par conséquent, il y a lieu d'indemniser le propriétaire. Le ramassage des cailloux à la surface du sol est une opération que quelques précautions peuvent rendre tout à fait inoffensive, et pour laquelle il n'est pas d'usage d'allouer d'indemnité. La seule obligation dont l'entrepreneur fût réellement tenu, celle de prévenir le propriétaire, a été suffisamment remplie dans l'espèce : les pièces produites le démontrent. Le second arrêté du préfet a pour objet de fixer les époques et le mode de ramassage des cailloux dans les vignes; mais il n'a été approuvé par le ministre des travaux publics qu'à la date du 9 avril, et il n'était point encore exécutoire à l'époque où a eu lieu le débat.

» Il me suffira de quelques mots pour repousser le moyen d'incompétence invoqué par le demandeur. La loi du 28 pluviôse an VIII n'aurait, suivant lui, soumis à la juridiction des conseils de préfecture, que les réclamations formées par les particuliers contre les entrepreneurs, et non pas celles des entrepreneurs contre les particuliers. En premier lieu, il est permis, je crois, de répondre avec le défendeur que la loi a statué *de eo quod plerumque fit*, et qu'elle n'a pas entendu enlever aux conseils de préfecture la connaissance des plaintes des entrepreneurs, lorsqu'il s'agit d'un fait relatif à l'exécution de l'entreprise, et touchant directement aux intérêts publics. En second lieu, la loi du 28 pluviôse an VIII appelle formellement les conseils de préfecture a prononcer *sur les difficultés qui pourront s'élever en matière de grande voirie*. Cette disposition, si large, si étendue de la loi qu'on s'est bien gardé de citer, ferait au besoin rentrer la contestation dans le domaine du tribunal administratif, en supposant qu'elle ne lui appartînt pas, en vertu des dispositions mêmes que le demandeur considère comme exclusives de cette juridiction. De quoi s'agit-il en effet dans l'espèce, si ce n'est d'un débat né au sujet de l'application d'un réglement de grande voirie, et de l'exercice d'une servitude créée dans un but d'utilité publique ? »

L'ordonnance qui est intervenue, en déclarant les conseils de préfecture compétents pour statuer sur le droit des entrepreneurs relativement à l'extraction et au ramassage des matériaux, ne leur a toutefois pas reconnu le pouvoir de statuer sur les demandes en dommages-intérêts formées par les entrepreneurs contre les propriétaires, à l'occasion des obstacles apportés à l'exercice de ce droit.

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées par le sieur Ruet (Jean), propriétaire, domicilié à Saint-Georges, commune de Rochecorbon, département d'Indre-et-Loire, les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, les 1er décembre 1840

et 5 mars 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler pour incompétence un arrêté du conseil de préfecture d'Indre-et-Loire du 14 septembre 1840, qui condamne le dit sieur Ruet à payer au sieur Goisier, entrepreneur de travaux publics, la somme de 168 fr., pour dommages résultant de perte de temps et frais de déplacement de cet entrepreneur et de son atelier, plus les frais des procès-verbaux montant à 5 fr. 80 c., et très-subsidiairement, disant droit au fond, annuler encore le dit arrêté, pour mal jugé, et condamner dans tous les cas le défendeur aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense fourni par le sieur Goisier, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 17 juillet 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise rejeter le pourvoi du sieur Ruet et confirmer l'arrêté du conseil de préfecture susvisé;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics à notre garde des sceaux, en réponse à la communication qui lui avait été donnée du pourvoi, la dite lettre enregistrée comme dessus le 1er juin 1842;

Vu le mémoire en réplique produit par le sieur Ruet à l'appui de son pourvoi, le dit mémoire enregistré comme dessus le 21 décembre 1842;

Vu les trois procès-verbaux, en date des 20 février et 9 mars 1840, rédigés par le sieur Becq-Rouge, conducteur des ponts et chaussées;

Vu les jugements du tribunal correctionnel de Tours, en date des 23 mai, 12 et 19 juin 1840;

Vu l'arrêt du conseil de 1755;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Ouï Me Ledru-Rollin, avocat du sieur Ruet;

Ouï Me Mandaroux-Vertamy, avocat du sieur Goisier;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public:

Considérant qu'aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, les conseils de préfecture sont compétents pour statuer sur le droit que les entrepreneurs de travaux publics peuvent réclamer, soit en vertu de leurs cahiers de charges, soit en vertu de lois et règlements généraux, à l'effet de fouiller les terrains pour en extraire et ramasser les matériaux nécessaires à la confection des travaux dont ils sont chargés ;

Que si, aux termes de la dite loi, ces conseils sont également compétents pour prononcer sur les demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers, à raison de terrains pris ou fouillés, aucune disposition de loi ne leur confère le pouvoir de statuer sur les demandes en dommages-intérêts que les entrepreneurs de travaux publics pourraient avoir à intenter contre les propriétaires ;

Considérant que devant le conseil de préfecture du département d'Indre-et-Loire, le sieur Goisier réclamait une indemnité, 1° de 128 fr. ; 2° de 442 fr. 50 c., pour la perte de temps qu'avait fait éprouver à son atelier d'ouvriers la résistance apportée à ce qu'il pût ramasser des pierres dans les vignes de Rochecorbon, les 20 février et 9 mars 1840 ;

Que, sur le vu des procès-verbaux constatant la résistance du sieur Ruet et de plusieurs autres personnes, qui se seraient emparées des paillons du sieur Goisier et auraient renversé les pierres qu'on commençait à y mettre ; le dit conseil, après avoir reconnu le droit de l'entrepreneur de ramasser sur le terrain du sieur Ruet les matériaux nécessaires, a condamné ce propriétaire à payer au sieur Goisier une somme de 168 fr., pour dommage résultant de la perte de temps et des frais de déplacement de cet entrepreneur et de son atelier pendant quatre jours ;

Que dès lors le dit conseil de préfecture a, dans cette disposition de son arrêté, excédé les limites de ses pouvoirs ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture d'Indre-et-Loire, en date du 14 septembre 1840, est annulé en celle de ses dispositions qui condamne le sieur Ruet à payer au sieur Goisier la somme de 168 fr.

2. Le sieur Goisier est condamné aux dépens.

(N° 486.)

[30 mai 1844.]

Cours d'eau flottables. — (Usiniers du Ciron). — *Péages établis au profit d'usiniers; modification par le préfet; décision ministérielle; pourvoi; fin de non-recevoir. — La décision ministérielle qui annule un arrêté du préfet réglant sur d'autres bases que celles établies par un ancien arrêt du conseil les droits à payer par les flotteurs à des usiniers, est un acte d'administration non susceptible d'être attaqué par la voie contentieuse. — Cette décision ne fait pas obstacle à ce que les parties intéressées portent devant qui de droit les contestations élevées entre elles sur l'application de cet ancien règlement.*

Le Ciron traverse une partie des landes de Bordeaux, et vient se jeter dans la Garonne au-dessous de Preignac. Il sert depuis 70 ans environ au flottage des bois; mais les moulins établis dès avant cette époque, offraient au passage des difficultés telles, qu'il fallait à la rencontre de chaque barrage démonter les radeaux, et les transporter par parties au-dessous de la chute formée par le barrage.

Pour obvier à cet inconvénient, les usiniers eurent la pensée d'établir des pertuis ou passelis, disposés de manière à permettre le passage des radeaux: ils exigèrent, à titre de dédommagement des frais de construction et d'entretien de ces pertuis, des frais de manœuvre et de la perte d'eau, ainsi que du chômage occasionné par le passage des trains, un droit de 50 centimes par radeau. Les marchands de bois et les radeliers y souscrivirent d'abord. Mais, plus tard, ils réclamèrent; sur leurs plaintes, un arrêt du conseil du 27 novembre 1779 supprima le droit. Les usiniers se plaignirent à leur tour, et le droit fut rétabli par un nouvel arrêt du 24 septembre 1780, par le motif qu'il devait être re-

gardé, moins comme un péage onéreux au commerce, que comme une juste indemnité pour les obligations résultant du flottage : toutefois cet arrêt réduisit de 10 sols (0fr..50) à 7 sols 6 deniers (0fr. 375) le droit dont il s'agit.

Cet état de choses subsista jusqu'en 1793. A cette époque, les radeliers cessèrent de payer et les usiniers cessèrent d'entretenir les pertuis. Les plaintes qui s'élevèrent de toutes parts à ce sujet donnèrent lieu à un arrêté, en date du 29 frimaire an XII, par lequel le préfet prescrivit l'exécution de l'arrêt de 1780, toutefois avec cette différence essentielle que le droit était proportionnel à la longueur et à la largeur des trains, tandis que l'arrêt ne fait aucune distinction quant à ces dimensions. Ainsi les usiniers et les flotteurs étaient réciproquement tenus, les uns de construire et d'entretenir les pertuis, les autres d'acquitter le droit de 0fr..375, porté dans l'arrêt, pour le passage de chaque radeau de 3m.898 de longueur et de 2m.274 de largeur; tout ce qui excédait ces dimensions était taxé en sus.

Ces dispositions furent l'objet de difficultés et de réclamations de la part des radeliers et de celle des usiniers. Ces derniers demandaient la réformation de l'arrêté de l'an XII et un nouveau tarif dans lequel on aurait égard à la dépréciation du numéraire depuis 1780, ainsi qu'aux améliorations apportées successivement dans l'intérêt du flottage aux ouvrages qui dépendent de leurs moulins.

Par une décision en date du 30 septembre 1841, le ministre des travaux publics a annulé l'arrêté préfectoral du 29 frimaire an XII, et prescrit le retour à l'exécution pure et simple de l'arrêt de 1780, en attendant qu'une enquête vînt fournir des lumières sur les bases d'un nouveau règlement.

On doit ajouter, pour compléter l'historique de cette affaire, que l'enquête a eu lieu, et qu'il en est résulté que le droit de passage fixé par l'arrêt de 1780, est aujourd'hui encore suffisant pour indemniser les usiniers du passage des radeaux, lesquels ont d'ailleurs conservé les mêmes dimensions qu'en 1780.

La comtesse de Lur-Saluces, et les autres propriétaires d'usines situées sur le Ciron, se sont pourvus contre la décision ministérielle ci-dessus mentionnée, et contre l'arrêté du préfet du 2 avril 1841, qu'elle a homologué.

Les requérants soutenaient que l'arrêté du préfet n'avait fait qu'approuver des conventions passées entre les parties : du moment où cette approbation avait été donnée, et où les parties y avaient acquiescé en l'exécutant, l'autorité se trouvait désintéressée, et il ne pouvait plus dépendre de l'un des contractants de briser un contrat ainsi formé.

Le ministre a défendu sa décision en exposant que l'arrêté de l'an XII était entaché d'un véritable excès de pouvoir, puisqu'il n'appartenait pas au préfet de la Gironde de modifier un règlement qui avait force de loi; que l'exécution sans difficulté pendant un long espace de temps de cet arrêté ne saurait en couvrir l'irrégularité radicale, le fait ne pouvant prévaloir contre le droit; que l'approbation donnée par l'administration supérieure à cet arrêté, dont elle avait ignoré jusqu'alors l'existence, n'aurait même pas suffi pour lui donner une valeur légale. Le

ministre a ajouté que s'il existait en effet entre les parties un contrat véritable, c'était devant les tribunaux ordinaires qu'on aurait à en poursuivre l'exécution, et qu'on n'aurait pas eu besoin de l'homologation du préfet pour assurer les droits de chacun; mais que cette allégation n'était pas prouvée; que le préambule de l'arrêté démontrait au contraire que le préfet n'était intervenu que saisi de réclamations contradictoires et qu'il avait entendu, non pas sanctionner une transaction librement consentie, mais vider un procès dont il avait pensé à tort que la solution lui appartenait; que cet arrêté, rendu hors des limites de la compétence des préfets, n'avait pu conférer aucun droit à personne; que les parties avaient pu se soumettre d'un commun accord aux prescriptions qu'il renfermait, mais que cet accord faisait sa seule force d'exécution, et que du moment où les radeliers revendiquaient le bénéfice de l'arrêt de 1780, il n'était pas possible de le leur refuser.

Le conseil d'état a jugé que la décision ministérielle attaquée n'était qu'un acte d'administration non susceptible de recours par la voie contentieuse, mais qui ne faisait pas obstacle à ce que les parties intéressées portassent devant qui de droit les contestations élevées entre elles sur l'application de l'arrêt de 1780.

En conséquence, l'ordonnance suivante a rejeté le pourvoi de la comtesse de Lur-Saluces et consorts.

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées au nom de la dame comtesse Yquem de Lur-Saluces, des sieurs Émerigon, Chalret frères, et de la dame veuve et des héritiers Guillot, ayant tous le même intérêt comme propriétaires d'usines sur le Ciron; les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, la première le 23 décembre 1841, la deuxième le 24 janvier 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler deux décisions de notre ministre des travaux publics, la première en date du 15 novembre 1840, la deuxième en date du 20 septembre 1841, par lesquelles notre dit ministre a annulé un arrêté du préfet de la Gironde en date du 29 frimaire an XII, dans celle de ses dispositions qui règle les droits à payer aux usiniers établis sur la rivière du Ciron, d'après la longueur et la largeur des radeaux, et ordonne que le droit à payer pour chaque radeau ou portion de radeau passant séparément par les passelis des usines du Ciron, quelles que soient leurs dimensions, est maintenu provisoirement à $0^{fr}.375$; ce fai-

sant, dire et ordonner que l'arrêt de 1780, ainsi que l'arrêté préfectoral du 29 frimaire an XII, seront exécutés comme par le passé, et, en cas de contestation, condamner les adversaires aux dépens;

Vu les décisions attaquées;

Vu la lettre de notre ministre de l'intérieur, en réponse à la communication qui lui a été donnée des requêtes susvisées, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 26 juillet 1842, et par laquelle notre dit ministre conclut au rejet des dites requêtes;

Vu le mémoire en réplique au nom des requérants dénommés ci-dessus, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 8 novembre 1843;

Vu la lettre de notre ministre de l'intérieur en date du 20 septembre 1842, enregistrée au même secrétariat général le lendemain;

Vu l'arrêté du préfet de la Gironde, en date du 29 frimaire an XII, l'arrêt du conseil du 24 septembre 1780;

Vu toutes les pièces jointes au dossier;

Ouï Me Chevrier, avocat des requérants;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'en annulant l'arrêté du préfet de la Gironde dans celle de ses dispositions qui réglait les droits à payer aux usiniers d'après la longueur et la largeur des radeaux, notre ministre des travaux publics a fait un acte d'administration non susceptible de nous être déféré par la voie contentieuse, et que les autres dispositions des décisions ministérielles attaquées ne font pas obstacle à ce que les requérants et autres parties intéressées portent devant qui de droit les contestations élevées entre eux sur l'application de l'arrêt du conseil du 24 septembre 1780;

Art. 1er. Les requêtes des sieurs et dame comtesse de Lur-Saluces, Émerigon, Chalret et consorts, sont rejetées.

(N° 487.)

[30 mai 1844.]

Alignements. — (Sr Hugon). — *Exhaussement d'un mur en saillie sur l'alignement; amende sans démolition. — L'exhaussement non autorisé d'un mur de face en saillie sur l'alignement constitue une contravention à l'arrêt de 1765. — En conséquence, le contrevenant doit être condamné à l'amende; mais les travaux opérés peuvent être conservés s'ils ne sont pas confortatifs* (*).

Le sieur Hugon s'est pourvu contre un arrêté du conseil de préfecture de la Charente en date du 1er octobre 1841, qui l'a condamné à 300 fr. d'amende, pour avoir exhaussé sans autorisation un mur de clôture, formant saillie sur l'alignement de la route départementale n° 5, de Ruffec à Jarnac, dans la traverse de Courcôme.

Le sieur Hugon prétendait que l'exhaussement par lui opéré n'étant point confortatif, il n'avait besoin d'aucune autorisation pour l'entreprendre. Il invoquait à l'appui de son opinion plusieurs ordonnances qui, selon lui, interprétaient dans ce sens l'arrêt du 27 février 1765.

« Les ordonnances citées par le sieur Hugon, a répondu le ministre, sont relatives à des travaux exécutés, il est vrai, sur la partie retranchable, mais dans l'intérieur des habitations et derrière le mur de face. Tel n'est pas le cas du sieur Hugon : ici les travaux d'exhaussement ont été exécutés au mur de face même. Les ordonnances citées par le requérant ne peuvent donc s'appliquer à l'espèce. Sans doute les travaux dont il s'agit peuvent être tolérés, puisqu'ils ne présentent aucun caractère confortatif, et c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Charente s'est abstenu d'en ordonner la démolition ; mais le défaut d'autorisation entraîne toujours la condamnation à l'amende. La jurisprudence du conseil d'état est parfaitement fixée à cet égard.

Il a été statué conformément à ces principes, par l'ordonnance suivante :

(*) *Voir* les ordonnances des 27 mars 1831 et 15 juin 1842, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. I, page 189; 2e série, t. II, page 294.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Hugon, dit Brave-Homme, aubergiste à Courcôme, département de la Charente, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 janvier 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Charente, en date du 1er octobre 1841, qui l'a condamné à l'amende de 300 fr., fixée par l'arrêt du conseil du 27 février 1765, pour avoir fait surhausser, sans autorisation préalable, un mur en saillie sur le tracé des alignements de la route départementale n° 5;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal de contravention, en date du 7 novembre 1838, qui constate que le sieur Hugon a surhaussé, sur une longueur de 7m.80, le mur de sa cour régnant le long de la route départementale n° 5, et l'a élevé jusqu'à la hauteur de sa maison, dans le but d'y établir une galerie; le dit mur étant en saillie de 1m.65 sur le tracé des alignements de la route;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, tendant au rejet de la requête, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 15 février 1843;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765 et la loi du 28 pluviôse an VIII;

Ouï Me Lanvin, avocat du requérant;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Hugon a exhaussé, sans autorisation, le mur de sa cour, situé le long de la route départementale n° 5, dans la traverse de Courcôme, lequel mur est en saillie sur la dite route;

Que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de pré-

fecture a réprimé cette contravention en condamnant le sieur Hugon à l'amende fixée par l'arrêt du 27 février 1765;

Considérant néanmoins qu'en raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. La requête du sieur Hugon est rejetée.

2. Le sieur Hugon est condamné à 100 fr. d'amende.

(N° 488.)

[6 juin 1844.]

Travaux publics. — (Sr Lesellier). — *Entrepreneur. — Régie; mise en demeure; délai. — Changement; ordre écrit. — Quantité; justifications. — Régie; outils; détérioration. — Prix du devis; modifications demandées; erreur matérielle. — États acceptés; réclamations. — Retard de liquidation. — Lorsqu'une régie a été établie sans qu'au préalable l'entrepreneur ait été mis en demeure et qu'aucun délai lui ait été imparti, l'entrepreneur doit être déchargé des conséquences de la régie et les travaux exécutés doivent demeurer au compte de l'état. — Demande d'une augmentation de prix à raison de l'emploi de pierres de taille au lieu de moellons; rejet par le motif que l'entrepreneur ne justifiait pas d'un ordre écrit des ingénieurs. — En cas de contestations sur le cube des remblais, si l'administration ne justifie pas des travaux réellement exécutés, par des états ou des métrés réguliers, il y a lieu d'admettre comme effectuée par l'entrepreneur une quantité de remblai égale à celle portée au devis. — Refus d'une augmentation du prix de remblais, l'entrepreneur n'ayant pas fait constater la*

nécessité où il prétendait s'être trouvé de faire les emprunts de terre à une plus grande distance que celle indiquée par le devis. — Allocation d'indemnité à raison de la détérioration matérielle qu'avaient éprouvée les outils d'un entrepreneur par suite de leur emploi à des travaux en régie. — Les prix du devis ne peuvent être modifiés ni au préjudice de l'entrepreneur ni à son profit, sous prétexte d'erreur, même matérielle, commise dans la composition de ces prix. — Rejet de réclamations élevées contre un décompte et contredites par les états acceptés par l'entrepreneur, sans être d'ailleurs justifiées par lui. — Les retards qu'éprouve la liquidation d'une entreprise ne donnent lieu à aucune indemnité lorsqu'ils proviennent de la nature même du litige et de la multiplicité des chefs de réclamations présentés, sur la plupart desquels l'entrepreneur a d'ailleurs succombé.

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées au nom du sieur Benoît Lesellier, entrepreneur de travaux publics et propriétaire, demeurant à Saint-Didier-sur-Chalaronne; les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, les 14 septembre 1839 et 1er juin 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Ain, en date du 30 mai 1839, qui a statué sur les réclamations présentées par le requérant contre les décomptes des travaux effectués tant par lui que par les régies établies à son compte: 1° pour la construction du pont de By et l'élargissement du chemin de halage aux abords du pont de Frans, et 2° pour l'élargissement du chemin de halage aux abords du pont de Saint-Romain; les dites requêtes concluant en outre aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 12 mai 1841, par laquelle notre ministre des travaux publics conclut à ce qu'il nous plaise décider : 1° que le bénéfice réalisé par la régie des travaux de By et Frans ne doit point être attribué à l'entrepreneur ; 2° qu'il doit être tenu compte au sieur Lesellier : (1°) de 193fr.19 pour fourniture au pont de By de 1m.c.95 de pierres de taille et pour fourniture de 16m.c.49 d'enrochements à Frans ; (2°) de 469fr.77 pour fourniture de 71m.c.10 de moellons smillés à Saint-Romain ; (3°) de 124 fr. pour suppression de l'indemnité du régisseur pendant trente et un jours du mois de janvier 1839 ;

Vu les mémoires en réplique et additionnels, enregistrés comme dessus, les 23 juin et 3 juillet 1841, par lesquels le sieur Lesellier persiste dans ses conclusions ;

Vu la production faite au nom du sieur Lesellier le 30 janvier 1843 ;

Vu les conclusions additionnelles enregistrées comme dessus le 16 août 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise, annulant l'arrêté du 11 mars 1839, condamner l'état à payer au requérant une somme de 39 605fr.75, tant pour travaux par lui faits que pour indemnité des dommages à lui causés, le tout avec intérêts à 6 pour 100 ;

Vu les devis, détails estimatifs et sous-détails des deux entreprises adjugées au sieur Lesellier ;

Vu la lettre de l'ingénieur du 11 juin 1838 ;

Vu l'arrêté du préfet du 12 septembre suivant ;

Vu les métrés des travaux exécutés par le sieur Lesellier et par les régies établies à ses frais ; les dits métrés, en date des 27 septembre, 28 octobre, 16 et 19 décembre 1838, acceptés par le sieur Lesellier ;

Vu les réclamations de l'entrepreneur en date des 26 septembre et 4 octobre 1838 ;

Vu le rapport d'ingénieur du 9 octobre même année ;

Vu le jugement du tribunal correctionnel de Bourg, en date du 7 décembre 1838 ;

Vu les états de dépenses faites par les régies depuis leur établissement ;

Vu les décomptes des deux entreprises ;

Vu les observations du sieur Lesellier, en date du 7 avril 1839 ;

Vu les rapports d'ingénieurs des 11 et 12 mai 1839, 7 mars 1840 et 22 février 1841 ;

Vu toutes les pièces produites ;

Vu l'art. 4 de la loi du 20 pluviôse an VIII ;

Ouï Me Mandaroux-Vertamy, avocat du requérant ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

En ce qui touche la mise en régie des travaux du sieur Lesellier :

Considérant que, aux termes de l'art. 21 des clauses et conditions générales, lorsqu'un ouvrage languit faute de matériaux, ouvriers, etc., de manière à faire craindre qu'il ne soit pas achevé aux époques déterminées ou que les fonds crédités ne puissent pas être consommés dans l'année, le préfet a le droit de rendre un arrêté pour prescrire à l'entrepreneur les mesures à prendre dans un certain délai et pour ordonner l'exécution des travaux par voie de régie aux frais de l'entrepreneur, dans le cas où celui-ci laisserait écouler le dit délai sans avoir satisfait aux mesures à lui prescrites ; mais qu'aucune disposition des dites clauses et conditions n'autorise l'administration à établir de régie aux frais de l'entrepreneur, avant de l'avoir mis en demeure et de lui avoir donné délai ; que, dans l'espèce, il a été procédé, par voie de régie, en vertu d'arrêtés du préfet, à l'achèvement des travaux adjugés au sieur Lesellier, sans que, au préalable, cet entrepreneur ait été mis en demeure et qu'aucun délai lui ait été imparti par les dits arrêtés ; et que, dans cet état de choses, il y a lieu par nous de décharger le dit sieur Lesel-

lier des conséquences de ces régies, et de décider que les travaux ainsi exécutés demeureront au compte de l'état (1);

En ce qui touche l'approvisionnement de pierres au chantier de By, dont il a été tenu compte au sieur Lesellier :

Considérant qu'il a été tenu compte au sieur Lesellier de l'approvisionnement de pierres par lui effectué d'après les quantités portées à l'état contradictoire dressé avant l'établissement de la régie, le 27 septembre 1838, et accepté par l'entrepreneur ;

En ce qui touche l'approvisionnement de pierres de taille effectué par le sieur Lesellier :

Considérant que notre ministre des travaux publics reconnaît qu'il a été omis à l'actif du compte de l'entrepreneur une quantité de 1m. c. .95 de pierres de taille dont il y a lieu de lui faire état au prix de 50fr. .60, soit 98fr. .67 ;

En ce qui touche l'excédant de maçonnerie de pierres de taille que le sieur Lesellier prétend avoir effectué au delà de celle dont il lui est tenu compte :

Considérant que le sieur Lesellier ne justifie d'aucun ordre écrit des ingénieurs qui lui ait prescrit d'effectuer en maçonnerie de pierres de taille certaines parties du pont qui, aux termes du devis, devaient être construites

(1) Les arrêtés préfectoraux des 12 septembre et 11 octobre 1838, disait le ministre, n'accordaient, il est vrai, aucun délai pour la mise en régie. Mais il est des cas où la mise en demeure est inutile. L'urgence, qui motive suffisamment une dérogation à l'art. 21 des clauses et conditions générales, existait dans l'espèce pour chacune des deux entreprises du sieur Lesellier. En effet, l'arrêté du 11 octobre est postérieur de onze jours à l'époque prescrite pour l'achèvement des travaux de Saint-Romain. Quand l'arrêté du 12 septembre est intervenu, il y avait péril en la demeure pour les travaux de By et Frans : dix-huit jours seulement séparaient cet arrêté du moment où les travaux devaient être achevés, et l'approvisionnement des bois de charpente n'était pas même commencé.

en maçonnerie de moellons ; que, dès lors, c'est avec raison qu'il ne lui a été tenu compte de ce travail qu'au prix de cette dernière espèce de maçonnerie ;

En ce qui touche les enrochements du perré de Frans :

Considérant qu'aucun enrochement ne figure comme fait par le sieur Lesellier au perré de Frans dans l'état dressé avant la mise en régie et accepté par cet entrepreneur, et qu'il résulte de l'instruction qu'en effet c'est depuis la mise en régie que la totalité des enrochements a été effectuée ;

En ce qui touche le cube de remblai effectué par le sieur Lesellier pour l'élargissement du chemin de halage de Frans :

Considérant que l'administration ne justifie par aucun état ou métré régulier de la quantité de remblais effectué par le sieur Lesellier, avant la mise en régie, pour l'élargissement du chemin de halage de Frans ; que l'état contradictoire du 19 décembre 1838 indique seulement que le remblai est complet, sauf ce qui devra être ajouté lors de la pose des couronnements ; que, dans cette occurrence, il y a lieu d'admettre comme effectuée par l'entrepreneur une quantité de remblai égale à celle de 4 423^{m}.05 portée au devis sous la déduction du cube de remblai qui a été fait au compte de l'état, lors de la pose des couronnements des perrés (2) ;

Considérant, quant au prix du dit remblai, que l'entrepreneur n'a point fait constater la nécessité où il prétend s'être trouvé de prendre les terres de remblai à une plus grande distance que celle qu'indique le devis, et qu'ainsi les dits remblais ne doivent lui être payés qu'au prix de l'adjudication ;

---

(2) D'après le rapport des ingénieurs la différence entre le cube des remblais prévus (4 423^{m}.05) et le cube des remblais exécutés (3 433^{m}.78) provenait de ce que le perré avait un peu porté sur les terres.

En ce qui touche le matériel de l'entrepreneur :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration a employé, pour les travaux effectués en régie une partie des outils appartenant au sieur Lesellier; qu'elle lui doit dès lors une indemnité pour la détérioration matérielle qui a pu être, pour les dits outils, la suite de cet emploi, et qu'il y a lieu de fixer cette indemnité à 300 fr. ;

En ce qui touche l'application du prix de 12fr..52 au lieu de celui de 12fr..42 aux 43m.c..99 de béton fournis par l'entrepreneur au pont de By :

Considérant que le prix de 12fr..52 est le prix du devis et qu'il ne peut être modifié ni au préjudice de l'entrepreneur, ni à son profit, sous prétexte d'erreur, même matérielle, commise dans la composition de ce prix ;

En ce qui touche le prix alloué au décompte pour payement des 29m.50 de couronnement fournis par l'entrepreneur pour les perrés du chemin de Frans :

Considérant qu'il résulte de l'état dressé le 9 décembre 1838 et accepté par le sieur Lesellier, que les couronnements dont il s'agit n'étaient qu'ébauchés, et qu'ils ont été convenablement évalués au prix de 1fr..50 le mètre ;

En ce qui touche le surplus des réclamations élevées par le sieur Lesellier contre les décomptes des entreprises, et contenues dans les requêtes des 3 juillet 1841 et 16 août 1843 :

Considérant que ces réclamations sont en opposition avec les états dressés contradictoirement avec le sieur Lesellier, les 27 septembre, 28 octobre et 19 décembre 1838, et acceptés par lui ; et qu'il ne justifie d'ailleurs d'aucun des faits sur lesquels il fonde les dites réclamations ;

En ce qui touche les demandes du sieur Lesellier à fin d'indemnité contre l'administration à raison des retards qu'a éprouvés la liquidation de ses entreprises :

Considérant que les retards qu'a éprouvés la liquidation définitive des entreprises adjugées au sieur Lesellier sont

provenus de la nature même du litige et de la multiplicité des chefs de réclamations présentés par cet entrepreneur, chefs de réclamations sur la plupart desquels il a d'ailleurs succombé ;

Art. 1er. Les travaux exécutés en régie pour l'achèvement des entreprises adjugées au sieur Lesellier et relatives à la construction du pont de By et à l'élargissement des chemins de halage de Frans et de Saint-Romain, resteront au compte de l'administration.

2. Il sera fait état au profit du sieur Lesellier : 1° dans le compte des travaux par lui effectués au pont de By, d'une somme de 98fr..67 pour 1m.c..95 de pierres de taille en sus des 3 mètres cubes portés au décompte ; 2° dans le même compte, d'une somme de 4fr..40 pour supplément de prix de 43m.c..99 de béton par lui fournis ; 3° dans le compte des travaux effectués par l'entrepreneur au perré de Frans, d'une quantité de remblais à un relai, égale à 4423m.c..05, diminuée du cube des remblais effectués par l'état lors de la pose des couronnements, au lieu et place des 3 433m.c..78 qui figurent au dit compte.

3. Il est de plus accordé au sieur Lesellier une indemnité de 300 fr. pour la détérioration éprouvée par son matériel par suite de l'emploi qui en a été fait par la régie.

4. Le sieur Lesellier est renvoyé devant l'administration à l'effet de faire établir le décompte de ses travaux, conformément aux dispositions qui précèdent.

5. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Ain, en date du 30 mai 1839, est annulé dans ce qu'il a de contraire à la présente ordonnance.

6. La requête du sieur Lesellier et les conclusions de de notre ministre des travaux publics sont rejetées pour le surplus.

(N° 489.)

[6 juin 1844.]

Rivières navigables. — (Srs Monsarrat et de Gérès). — *Limites; détermination; compétence; droit d'alluvion.* — *Lorsque des particuliers réclament, à titre d'alluvion, la propriété d'atterrissements formés dans le lit d'une rivière par suite de travaux exécutés aux frais de l'état, il y a lieu, pour l'appréciation de cette demande, de déterminer quelle est la limite du lit de la rivière vis-à-vis de la propriété des demandeurs, et il n'appartient qu'à l'autorité administrative de fixer cette limite* (*).

Les sieurs Monsarrat et de Gérès soutenaient que la délimitation du lit du fleuve n'était pas une question *préjudicielle* qui pût donner lieu a un conflit, attendu qu'elle se liait si intimement avec la question de propriété en matière d'alluvion, que les deux questions n'en faisaient réellement qu'*une*.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris, le 9 février 1844, par le préfet de la Gironde, dans une instance pendante devant notre cour de Bordeaux, entre les sieurs Jean-Pierre Monsarrat et Joseph-Honoré-Magloire de Gérès, propriétaires, d'une part, et le dit préfet, comme représentant l'état, d'autre part;

Vu l'exploit du 2 septembre 1841, par lequel le sieur Monsarrat fait assigner l'état, en la personne du préfet de la Gironde, à comparaître devant le tribunal civil de Bordeaux;

1° Pour s'entendre condamner à délaisser au dit sieur Monsarrat le terrain dont celui-ci a déjà été reconnu pro-

---

(*) *Voir* les ordonnances des 4 mai et 16 août 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, p. 217, t. IV, p. 17.

priétaire, lorsqu'il fut procédé entre lui et le sieur Bruguière du Cayla, agissant dans l'intérêt de l'état, le 29 avril 1833, au partage des alluvions qui s'étaient déjà formées à cette époque, entre l'île Raymond et l'île du Gouvernement, dans le fleuve de Garonne ;

2° Pour voir dire et ordonner que le dit sieur Monsarrat doit être reconnu et déclaré propriétaire de tous les terrains qui se sont incorporés déjà insensiblement et par alluvions aux terrains qui lui appartiennent, soit à l'île Raymond, soit à l'île du Grand-Bern et du Grand-Vert, soit aux îles Marguerite ; en conséquence, s'entendre condamner à délaisser la totalité des dits terrains au sieur Monsarrat, sauf à celui-ci à s'entendre avec M. de Gérès, relativement à ceux de ces terrains dont ils sont co-propriétaires par indivis ; et cela sans préjudice de tous ses droits, actions et exceptions relativement aux terrains que l'alluvion pourrait encore, dans un avenir plus ou moins éloigné, ajouter à sa propriété ;

3° Pour s'entendre condamner à payer au dit sieur Monsarrat une indemnité pour la valeur des terrains qui lui appartenaient, lorsque les travaux de l'état ont été entrepris, soit à l'extrémité sud de l'île du Grand-Bern et du Grand-Vert, soit à l'extrémité sud de la principale des îles Marguerite, près du Grand-Peyrat, et qui se trouvaient en saillie au delà des lignes que l'administration a fixées pour la largeur qui devait être donnée au fleuve en cet endroit ; et voir dire et ordonner que le montant de cette indemnité sera fixé par trois experts convenus et nommés d'office, sur les notes et documents qui leur seront remis à cet effet ;

4° Pour s'entendre condamner à payer au dit sieur Monsarrat une juste indemnité pour la réparation de tous les dégâts qui ont été déjà commis et de ceux qui pourraient être commis à l'avenir sur ses propriétés, par suite de l'indue possession dont il se plaint ;

5° Enfin pour s'entendre condamner aux dépens ;

Vu l'exploit du 16 octobre 1841, par lequel le sieur de Gérès assigne l'état, dans la personne du préfet de la Gironde, à comparaître devant le tribunal civil de Bordeaux ;

Pour s'entendre condamner à délaisser au requérant, dans la huitaine qui suivra la notification du jugement à intervenir, les fonds d'alluvion successivement formés à la suite des pièces appartenant au sieur de Gérès et désignées sur le plan cadastral sous les n°s 402, 464, 465, 466, 486, 512, 492, 532, 533, 484, 514 et 494 ; les dits fonds d'alluvion en partie non cultivés et en partie complantés, dans l'île du Grand-Bern, commune de Riom, canton de Cadillac, tenant d'un côté aux dites pièces ci-devant désignées par leurs numéros, et aboutissant à la Garonne par des lignes perpendiculaires; et, à défaut de l'abandon, voir autoriser le réquérant, sans qu'il soit besoin d'un nouveau jugement, à se mettre en possession des dits terrains ; enfin s'entendre condamner aux dépens ;

Vu le jugement du 14 juin 1842, par lequel le tribunal civil de Bordeaux, après avoir joint les deux instances, se déclare incompétent pour statuer sur ce qui concerne les indemnités réclamées par le sieur Monsarrat, dans les troisième et quatrième chefs de demande ci-dessus visés ;

Vu le jugement du 6 mars 1843, par lequel le tribunal civil de Bordeaux ordonne : 1° que, par l'un de ses membres à ce désigné, il sera fait, en présence des parties ou elles dûment appelées, transport sur les lieux contentieux, notamment sur l'île Raymond, l'île du Grand-Verd, les îles Marguerite et l'île du Gouvernement, à l'effet de constater et décrire l'état actuel de tous les terrains qui seront signalés à ce magistrat comme le produit de l'alluvion, et plus particulièrement l'étendue et l'élévation qu'auraient ces terrains, eu égard, soit aux anciennes berges, soit aux plus basses eaux nécessaires pour la navigation ; même d'en faire dresser le plan, s'il le juge nécessaire ; 2° que le

même magistrat procédera dans la forme ordinaire des enquêtes et contre-enquêtes, sur les lieux contentieux, à l'audition de tous les témoins que les parties jugeront convenable de faire entendre sur les points de savoir s'il est vrai que, depuis le commencement des travaux qui ont été exécutés par l'état dans le lit de la Garonne, des parties considérables de terrains appartenant à M. Monsarrat ou à M. de Gérès, soit à l'île Raymond, soit à l'île du Grand-Verd, soit à l'île Armand, soit à l'île Matan, soit aux îles Marguerite, aient été emportées par les courants, et surtout à cause de la direction qui aurait été donnée aux travaux ; s'il est vrai que les digues que l'état a fait construire, soit de l'un, soit de l'autre côté du fleuve, n'aient été établies que peu à peu et d'année en année ; que ces digues n'aient jamais eu jusqu'à présent assez d'élévation et de puissance pour séparer et tenir à l'abri des courants le terrain qu'elles laissaient en arrière entre l'endroit où elles étaient établies et les anciennes berges ; que les berges ne se soient rapprochées de ces digues que peu à peu et suivant la retraite progressive du flot, et par le résultat d'incorporation et de superposition successives des couches de terrain ; s'il est vrai que les plantations de saules et d'aubiers, qui ont été faites par l'état sur les dits terrains, ne l'aient été qu'au fur et à mesure que les eaux du fleuve se retiraient, et que la ligne des peupliers plantés entre l'île Raymond et l'île du Gouvernement, c'est-à-dire dans les alluvions qui existaient entre ces deux îles, ait été destinée à fixer la propriété soit de l'état, soit du sieur Monsarrat, sur les dites alluvions ; s'il est vrai que les terrains dont il s'agit ne se soient formés que successivement et imperceptiblement dans le courant des dix années qui viennent de s'écouler, de telle sorte qu'il serait impossible de dire dans quelle mesure, à quelle heure et à quel moment le limon aurait été porté et se serait incorporé à la rive ;

Vu les actes d'appel du 22 mai 1843;

Vu le déclinatoire adressé, le 2 décembre 1843, par le préfet de la Gironde, à notre procureur général près notre cour de Bordeaux;

Vu les conclusions des parties et celles du ministère public;

Vu l'arrêt du 30 janvier 1844, par lequel notre cour de Bordeaux rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu l'arrêt du 19 février 1844, par lequel notre cour de Bordeaux, sur la communication de l'arrêté de conflit sus-visé, déclare qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire;

Vu les observations présentées au nom des sieurs Monsarrat et de Gérès, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 11 mai 1844;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment les lettres écrites les 28 mars et 12 avril 1844, par notre garde des sceaux, au secrétaire général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que les pièces sont parvenues à la chancellerie les 28 mars et 7 avril;

Vu les lois des 22 décembre 1789 - 8 janvier 1790; 12-20 août 1790; 29 floréal an X; le décret du 22 janvier 1808; les art. 537, 538, 556, 557 et 558 du Code civil;

Vu les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Ouï Me Parrot, avocat des sieurs Monsarrat et de Gérès;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui concerne les chefs de demande relatifs aux indemnités réclamées par le sieur Monsarrat, pour dommages résultant des travaux exécutés par l'administration, pour dégâts et occupations temporaires de ses propriétés;

Considérant que, par le jugement du 14 juin 1842, le tribunal civil de Bordeaux s'est déclaré incompétent sur ces chefs et que le sieur Monsarrat n'a point fait appel de ce jugement; qu'ainsi il n'y avait pas lieu d'élever le conflit sur ces points;

En ce qui touche les demandes formées par les sieurs Monsarrat et de Gérès, à l'effet de se faire déclarer propriétaires d'atterrissements formés dans le lit de la Garonne, par suite des travaux exécutés aux frais de l'état;

Considérant que, pour l'appréciation de ces demandes, il y a lieu de déterminer quelle est la limite du lit du fleuve vis-à-vis les propriétés des sieurs Monsarrat et de Gérès; et que; aux termes des lois susvisées, il n'appartient qu'à l'autorité administrative de fixer cette limite;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris le 9 février 1844, par le préfet de la Gironde, est confirmé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative le droit de déterminer quelle est la limite du lit de la Garonne vis-à-vis la propriété des sieurs Monsarrat et de Gérès; il est annulé pour le surplus.

2. Sont considérés comme non avenus les exploits introductifs d'instance des 2 septembre et 16 octobre 1841, le jugement du 6 mars 1843, les actes d'appel du 22 mai 1843, l'arrêt de notre cour de Bordeaux du 30 janvier 1844, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 490.)

[6 juin 1844.]

Indemnités. — (Srs Gaffe, Thuillier et autres.) — *Dommages; décision ministérielle; pourvoi; fin de non-recevoir.* — *La décision par laquelle le ministre rejette des demandes d'indemnités formées à raison de dommages attribués à des infiltrations d'un canal, ne constitue qu'un refus de reconnaître les droits des requérants à ces indemnités, et n'est pas dès lors susceptible*

d'être attaquée par la voie contentieuse. — Cette décision ne fait pas obstacle à ce que les réclamants se pourvoient devant le conseil de préfecture pour y faire statuer sur les dites demandes (*).

Les dommages dont se plaignaient les sieurs Gaffe et consorts étaient attribués par ces propriétaires aux infiltrations des eaux du canal latéral à l'Oise, et par l'administration au défaut de curage des ruisseaux aboutissant dans les contre-fossés du canal, ruisseaux dont l'entretien était à la charge des propriétaires.

Une expertise contradictoire a eu lieu et les pertes éprouvées par les réclamants ont été évaluées à 2 397 fr.

Le ministre, d'après l'avis du conseil général des ponts et chaussées, a décidé qu'il n'y avait pas lieu de faire supporter par l'état les indemnités portées au procès-verbal d'expertise. Les sieurs Gaffe et consorts ont cru voir dans cette décision l'intention d'enlever à l'appréciation du conseil de préfecture le jugement de la contestation, et c'est sous ce point de vue seulement qu'ils l'ont attaquée devant le conseil d'état.

Conformément aux conclusions présentées par le ministre, le pourvoi a été rejeté par les motifs consignés dans l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom de la commune d'Apilly, département de l'Oise, des sieurs Carle Gaffe, François-Théodore Thuillier et autres dénommés dans l'intitulé de la requête sommaire; la dite requête et le dit mémoire enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état les 7 octobre 1843 et 29 janvier 1844, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler une décision de notre ministre des travaux publics, en date du 3 juillet 1843, qui rejette les demandes en indemnité formées par les requérants contre l'état, à raison des dommages par eux éprouvés, et qu'ils attribuent à des infiltrations du canal latéral à l'Oise;

Vu la lettre du sous-secrétaire d'état des travaux publics, en date du 3 juillet 1843, qui donne au préfet connaissance de la décision attaquée;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 19 mars 1844,

(*) *Voir* l'ordonnance du 17 février 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, p. 109, et l'ordonnance du 18 juillet 1844, ci-après, p. 414.

par laquelle notre ministre des travaux publics conclut au rejet du recours ;

Vu toutes les pièces produites ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et le décret du 16 septembre 1807 ;

Ouï Mᵉ Dufour, avocat de la commune d'Apilly, des sieurs Gaffe, Thuillier et autres ;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que le rejet des demandes d'indemnités formées par les requérants ne constitue de la part de notre ministre des travaux publics qu'un refus de reconnaître les droits des dits requérants à ces indemnités, et ne fait pas obstacle à ce qu'ils se pourvoient devant le conseil de préfecture, s'ils s'y croient fondés, pour y faire statuer ce que de droit sur les dites demandes ;

Art. 1ᵉʳ. La requête de la commune d'Apilly, des sieurs Gaffe, Thuillier et consorts est rejetée.

(Nᵒ 491.)

[6 juin 1844.]

Marine. — (Sʳ Fraix.) — *Bourdigues ; curage.* — *Aux termes de l'ordonnance de la marine de* 1681 (*tit.* 4, *liv.* 5, *art.* 6), *les propriétaires et fermiers de bourdigues sont tenus d'en curer annuellement les fossés et et canaux, en sorte qu'il y ait au moins* 4 *pieds* (1ᵐ.30) *d'eau, à peine de* 300 *liv. d'amende et d'y être mis ouvriers à leurs frais.*

L'étang de Berre est un golfe immense dans lequel se jettent plusieurs rivières et torrents, une partie des eaux dérivées de la Durance par le canal de Craponne, et toutes les eaux des collines environnantes. Cet étang communique avec la mer par un détroit nommé l'étang de Caronte, dont une partie comprend les bourdigues ou pêcheries com-

posées d'un grand nombre de canaux, séparés par des levées étroites qu'on appelle *cèdes*.

Le droit d'établir ces bourdigues a été concédé par les anciens seigneurs. Mais de nombreux règlements, en prescrivant aux propriétaires de bourdigues le curage de ces canaux à une profondeur déterminée, ont pourvu à ce que leur établissement ne nuisît pas à la destination naturelle de l'étang de Caronte, savoir, au libre mouvement de la navigation des communes riveraines de l'étang de Berre, à celle des Martigues, à l'introduction du poisson de mer, et enfin à l'écoulement des eaux pluviales.

En 1824, le sieur Fraix, propriétaire d'une de ces bourdigues, demanda à être dispensé de l'obligation du curage imposée aux autres propriétaires, sous le prétexte qu'à l'extrémité de son canal, dans l'étang de Caronte, il se trouvait un écueil formant barrage nommé Malestro qui, en arrêtant les herbes marines et les sables rejetés par la mer, occasionnait le comblement du canal à mesure qu'on le creusait. Un arrêté préfectoral accueillit cette demande. Mais cet arrêté fut rapporté l'année suivante comme reposant sur des renseignements inexacts, et un nouvel arrêté prescrivit le curage du canal du sieur Fraix, mais à la charge par les communes intéressées de faire pratiquer simultanément un chenal à travers l'écueil dans le prolongement du canal du sieur Fraix, à moins qu'il ne fût prouvé que la formation de cet écueil résultait du défaut de curage du canal.

Ce ne fut qu'en 1839 à la suite des plaintes fréquemment renouvelées par les pêcheurs, par les constructeurs de la ville de Martigues et par les propriétaires des salines de l'étang de Berre, que le sieur Fraix, comme tous les autres propriétaires des bourdigues, fut mis définitivement en demeure, par un arrêté du 28 juin, d'effectuer le curage pour le 1er septembre suivant.

Sur le refus de déférer à cette injonction, le sieur Fraix fut condamné, le 10 septembre 1840, par le conseil de préfecture, à une amende 300 fr. et tenu, en outre, d'exécuter le curage dans les vingt jours de la signification, faute de quoi les travaux seraient faits d'office à ses frais.

Le sieur Fraix s'est pourvu contre cet arrêté.

Le ministre a établi, d'après les rapports des ingénieurs, que l'écueil du Malestro se trouvait, non comme le supposait le requérant à la limite même des eaux de son canal, mais à une distance de 250 mètres de la limite des eaux des bourdigues; qu'à cette distance il ne saurait avoir aucune influence sur l'écoulement des eaux qui doivent se déverser du port de Bouc dans l'étang de Caronte, et réciproquement, en passant par le canal du sieur Fraix; que dès lors il était inutile d'obliger soit l'administration, soit les communes, à ouvrir un chenal à travers l'écueil du Malestro.

Le requérant soutenait en outre que, pouvant d'après ses titres de propriété, empêcher et empêchant en effet le passage des bateaux dans son canal, le travail du curage serait inutile puisque l'intérêt de la navigation, seul but qu'avait pu se proposer le législateur, ne se rencontrait pas ici.

« Ce motif, a répondu le ministre, ne saurait, pas plus que le précédent, être opposé avec succès à l'administration. L'intérêt de la navigation n'est pas le seul en effet qui exige le curage complet et régulier des bourdigues. La libre introduction du poisson dans l'étang de Berre, la conservation des ports de Martigues, de Berre et de Saint-Chamans, l'alimentation des salines qui entourent les étangs de Caronte et de Berre, exigent non moins impérieusement le renouvellement facile des eaux de ces étangs. Ces nombreux intérêts méritent aussi une juste protection, et c'est avec raison que le commerce et l'industrie élèvent des plaintes contre l'inexécution des anciens règlements qui prescrivent impérieusement le curage de toutes les bourdigues, qu'elles soient ou non soumises à la servitude de la navigation.

» D'après ces diverses considérations je pense que le requérant ne saurait, à aucun titre, se soustraire à l'exemption d'une obligation qui a été imposée à ses auteurs en retour de la concession du droit de pêche dans son canal, et qui forme ainsi la loi de son contrat. »

Le pourvoi du sieur Fraix a été rejeté par une ordonnance conçue en ces termes :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Fraix, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 9 février 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, en date du 10 septembre 1840, lequel a condamné le requérant à 300 fr. d'amende et à l'exécution de travaux de curage prescrits par une décision préfectorale du 28 juin 1839 ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire ampliatif produit par le sieur Fraix, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 17 avril 1841, et tendant aux mêmes fins que la requête ;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, enregistrée comme dessus, le 24 septembre 1842, qui conclut à ce que le pourvoi du sieur Fraix soit rejeté, ensemble les avis et rapport des ingénieurs ;

Vu le règlement du gouverneur viguier des Martigues, de l'année 1506 ;

L'arrêté de la cour des comptes de Provence du 9 avril 1568, relatif à la pêche à Martigues et au port de Bouc ;

Vu l'arrêt de règlement du parlement de Provence, en date du 12 novembre 1627 ;

Vu l'ordonnance de la marine de 1681 ;

Vu l'arrêt du conseil du 25 août 1781 et celui du 21 décembre 1790 ;

Vu les arrêtés préfectoraux des 8 mars, 15 mai et 31 août 1824 et celui du 23 septembre 1825 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 28 juin 1839 ;

Ensemble toutes les pièces produites ;

Ouï Me Morin, avocat des requérants ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'aux termes de l'ordonnance de la marine de 1681, ainsi que des règlements, arrêts et arrêtés ci-dessus visés, les propriétaires et fermiers de bourdigues sont tenus d'en curer annuellement les fossés et canaux, chacun à l'endroit et dans l'étendue de leurs bourdigues, en sorte qu'il y ait au moins 4 pieds d'eau, à peine de 300 liv. d'amende et d'y être mis ouvriers à leurs frais ;

Considérant que l'arrêté du préfet en date du 28 juin 1839, rendu en exécution des ordonnances, arrêts et arrêtés susmentionnés, a enjoint à tous propriétaires de bourdigues de curer leurs canaux, à 1m.25 de profondeur, dans un délai de deux mois, et qu'il résulte du procès-verbal du 2 juillet 1840, que le sieur Fraix a refusé de se conformer au dit arrêté ;

Que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le dit sieur Fraix à l'amende de 300 fr., et a ordonné qu'il serait procédé à ses frais au curage de son canal ;

Art. 1er. La requête du sieur Fraix est rejetée

(N° 492.)

[14 juin 1844.]

Péages. — (S[r] Marcellin.) — *Pont; prorogation; ordonnance royale; effet obligatoire. — Un droit de péage sur un pont, même la prorogation d'un droit préexistant, ne peuvent être établis que par une ordonnance royale rendue dans la forme d'un règlement d'administration publique, c'est-à-dire le conseil d'état entendu. N'est point obligatoire l'ordonnance royale rendue dans toute autre forme. — Le refus de payer le péage autorisé par une telle ordonnance, n'est donc punissable d'aucune peine* (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.)

La cour;

Vu les articles 9, 10 et 11 de la loi du 14 floréal an X; les articles 52 de l'acte constitutionnel du 22 frimaire an VIII; 124 de la loi de finances du 25 mars 1817; 5, paragraphe 3, de la loi du 24 mai 1834, portant fixation du budget des recettes pour 1835, ensemble l'ordonnance du 14 décembre 1834;

Vu aussi l'art. 471, § 15, Code pénal, et l'art. 429, paragraphe dernier, Code d'instruction criminelle;

Attendu, en fait, qu'il résulte d'un procès-verbal régulier que, le 16 février dernier, le demandeur s'est refusé à payer le droit de péage établi sur le pont de bateaux situé sur le Rhône dans la commune d'Arles, par la dite ordonnance du 14 décembre 1834; qu'il motiva son refus sur ce que la dite ordonnance n'était point légalement faite, et par suite n'était pas obligatoire, et que, poursuivi

(*) *Voir* ci-dessus, page 282, l'arrêt du 10 mai 1844.

devant les tribunaux de simple police à raison de ce refus, considéré comme une contravention à la dite ordonnance, le prévenu a été condamné sur le fondement que cette ordonnance est essentiellement obligatoire;

Mais attendu, en droit, et en premier lieu, qu'il faut pour l'application de l'art. 471, paragraphe 15, Code pénal, que les règlements émanés de l'autorité administrative soient légalement faits; et que les tribunaux n'excèdent point la limite de leur compétence lorsque, sans annuler des actes administratifs, ils refusent d'appliquer, à titre de sanction pénale, la disposition du dit art. 471, aux contraventions envers des actes de cette nature, lorsqu'ils ne sont pas légalement faits;

Et qu'on ne peut pas dire qu'une ordonnance royale qui a dû être rendue dans la forme d'un règlement d'administration publique, telle que cette forme a été réglée par l'art. 52 de l'acte constitutionnel du 22 frimaire an VIII, c'est-à-dire *le conseil d'état entendu*, soit obligatoire, si elle est rendue dans une tout autre forme, par exemple, sur le seul rapport d'un ministre à département;

Que cela est vrai, surtout lorsqu'il s'agit d'un impôt dont la fixation a été déléguée au gouvernement sous certaine condition, par le pouvoir législatif, seul en droit de consentir les impôts;

Attendu, en second lieu, qu'il résulte clairement des articles combinés 9, 10 et 11 de la loi du 14 floréal an X (4 mai 1802), que le gouvernement, qui devait, pendant dix ans, déterminer le nombre et la situation des bacs et bateaux de passage, et fixer le tarif de chaque bac dans la forme arrêtée pour les règlements d'administration publique, devait suivre la même forme quand il userait du droit à lui conféré par l'art. 10, d'autoriser l'établissement de ponts à entreprendre par des particuliers, et de fixer le tarif de la taxe à percevoir sur ces ponts;

Que ces mots de l'art. 10 : *dans la même forme*, s'appliquent plus nécessairement à la fixation du tarif qu'à l'autorisation d'établir ;

Que cette interprétation est de plus en plus confirmée par la disposition de l'art. 124 de la loi des finances du 25 mars 1817, qui, en continuant au gouvernement l'autorisation donnée par les articles précités de la loi du 14 floréal an X pour l'établissement des ponts, ajoute : « Il fixera les tarifs et le mode de perception dans la forme usitée pour les règlements d'administration publique ; »

Et par l'art. 5 de la loi de finances du 24 mai 1834, autorisant la continuation de la perception des droits de péage qui seraient établis conformément à la loi du 4 mai 1802 ;

Attendu, néanmoins, que ce fut cette même année, et le 14 décembre 1834, que, par suite de l'expiration de la concession du droit de péage, qui remontait au 25 prairial an XII, une ordonnance royale, celle dont le maire d'Arles poursuit dans la cause l'exécution contre le dit Marcellin, disposa en ces termes : « L'ancien tarif arrêté par le gouvernement le 25 prairial an XII, pour la perception des droits de péage au passage du pont de bateaux établi sur le Rhône, est et demeure abrogé ; à l'avenir, ces droits seront perçus conformément au tarif annexé à la présente ordonnance ; »

Mais que cette ordonnance, portant ainsi fixation d'un nouveau tarif, n'a été rendue que sur le rapport du ministre des finances, sans que le conseil d'état ait été entendu ;

Qu'elle n'est donc pas revêtue des formes voulues par la loi ; d'où la conséquence que le demandeur a pu se refuser à son exécution, et qu'en l'y contraignant, le jugement attaqué a faussement appliqué l'art. 471, paragraphe 15, Code pénal, à un fait qui ne constituait aucune contravention ;

Casse, etc.

(N° 493.)

[15 juin 1844.]

Appareils à vapeur. — Rectification de l'article 24 de l'ordonnance du 22 mai et de l'article 31 *de celle du* 23 *mai* 1843 (*).

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. L'art. 24 de l'ordonnance du 22 mai 1843, relative aux machines et chaudières à vapeur, et l'art. 31 de l'ordonnance du 23 mai, concernant les bateaux à vapeur, sont rectifiés ainsi qu'il suit :

La charge maximum de chaque soupape de sûreté sera déterminée en multipliant 1k.033 par le nombre d'atmosphères mesurant la pression effective et par le nombre de centimètres quarrés mesurant l'orifice de la soupape.

La largeur de la surface annulaire de recouvrement ne devra pas dépasser la trentième partie du diamètre de la surface circulaire exposée directement à la pression de la vapeur, et cette largeur, dans aucun cas, ne devra excéder 0m.002.

(*) *Voir* ci-après, page 443, la circulaire du 24 août 1844.

(N° 494.)

[20 juin 1844.]

Ponts. — (Concessionnaires du pont de Cubzac). — *Entretien; abords; interprétation d'un cahier de charges. — Décidé que les arcades sur lesquelles reposait une chaussée établie aux abords d'un pont faisaient partie des ouvrages du dit pont, et devaient être entretenues aux frais du concessionnaire en vertu de la disposition de son cahier de charges qui l'obligeait d'entretenir le pont dans toutes ses parties.*

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes introductive et ampliative à nous présentées au nom des sieurs Quenot, Bayard et compagnie, concessionnaires du pont de Cubzac sur la Dordogne, les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 9 mars 1841 et 8 mars 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté du conseil de préfecture de la Gironde, en date du 4 décembre 1841, et dire que la dépense d'entretien des abords du pont de Cubzac ne peut être mise à la charge des adjudicataires;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, enregistrée comme dessus, le 22 octobre 1842, et qui conclut au rejet de la requête des concessionnaires;

Vu le cahier des charges;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Ouï Me Cotelle, avocat des requérants;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'art. 5 du cahier des

charges, les concessionnaires du pont de Cubzac sont obligés à maintenir en bon état le dit pont dans toutes ses parties, les piliers et en général toutes les maçonneries, et que les arcades des abords et la chaussée établie sur ces arcades font partie des ouvrages du dit pont;

Que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Gironde a, par son arrêté attaqué, mis à la charge des concessionnaires les frais d'entretien de la chaussée et des arcades des abords du pont de Cubzac;

Art. 1er. La requête des concessionnaires du pont de Cubzac est rejetée.

(N° 495.)

[21 juin 1844.]

Alignements. — (Srs Sollet et Bourgeois). — *Travaux non autorisés. — Décidé qu'une maison n'était pas le long et joignant une route royale, et que dès lors les réparations qu'avait pu y faire le propriétaire ne constituaient pas une contravention aux règlements de la grande voirie* (*). — *Les expressions* le long et joignant les routes *de l'arrêt de 1765, ne s'appliquent pas aux constructions qui se trouvent en arrière de la limite de l'alignement, bien qu'aucune clôture ne sépare ces constructions de la voie publique.*

Le sieur Sollet, propriétaire à Brou, a fait faire, sans autorisation, le ravalement du mur de face de sa maison, sise le long de la route royale n° 34, de Paris à Vitry-le-Français, dans la traverse de Brou. Les travaux ont été exécutés par le sieur Bourgeois, maître maçon à Lagny.

Un procès-verbal de contravention a été dressé le 18 avril 1842; mais

---

(*) *Voir* ci-dessus, page 231, les arrêts du 15 mars 1844 (Srs Dupin et Larrouy).

le conseil de préfecture, par arrêté du 24 juin suivant, a déclaré le procés-verbal nul et de nul effet et a renvoyé le sieur Sollet et son maçon des fins de la plainte, par le motif que « la maison de Sollet n'est pas » contiguë à la route, qu'elle n'y tient pas immédiatement; qu'ainsi, » quelque peu considérable que soit la distance qui la sépare de la dite » route, on ne peut faire au sieur Sollet l'application de l'arrêt du » 27 février 1765. »

Les renseignements fournis par les ingénieurs ont fait connaître que la distance moyenne qui sépare la maison du sieur Sollet de l'alignement arrêté par l'ordonnance royale du 4 septembre 1822, est de 0m.40 seulement.

Le ministre a déféré cette décision à la censure du conseil d'état. Voici dans quels termes il a exposé les principes en matière d'alignement méconnus par l'arrêté attaqué :

« L'arrêt du conseil du 27 février 1765 oblige les propriétaires riverains des routes à se pourvoir d'une autorisation administrative lorsqu'ils veulent construire ou réparer des bâtiments existant le long de ces routes. L'administration, sur leur demande, leur indique l'alignement qu'ils doivent suivre, soit d'après un plan d'alignement régulièrement arrêté, soit d'après des propositions partielles et spéciales des ingénieurs, s'il n'existe pas encore de plan d'alignement.

» Le but de ce droit conféré à l'administration et de cette obligation imposée aux riverains des routes, est évidemment complexe : on a voulu donner à l'autorité administrative les moyens : 1° d'assurer aux routes la largeur nécessaire aux besoins de la circulation, en faisant reculer les bâtiments en saillie sur la voie publique; 2° de régulariser et d'embellir ces mêmes routes, en faisant avancer les édifices qui s'en éloignent sans nécessité et en faisant disparaître des enfoncements qui pourraient servir de refuge aux malfaiteurs et de réceptacle aux immondices. Accorder à l'administration le droit d'élargir et lui contester la mission d'embellir en régularisant, ce serait méconnaître l'esprit qui a présidé à l'institution de la servitude d'alignement. Un des monuments les plus anciens de la législation sur la grande voirie, l'édit du mois de décembre 1607, qui règle l'ordre et la juridiction du grand voyer de France, prescrit formellement à ce grand dignitaire « de pour- » voir à ce que les *rues s'embellissent et élargissent* au mieux que faire » pourra, et de *redresser*, en baillant par lui les alignements, les murs » *là où il y aura pli ou coude.* »

» Cette double mission pourrait-elle être accomplie, si, comme le suppose l'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne, un propriétaire échappait à l'action de l'administration, à l'obligation de se pourvoir d'une autorisation pour construire ou réparer, par le motif que ses bâtiments ou son terrain se trouvent à quelques centimètres en arrière de l'alignement ?

» L'arrêt du 27 février 1765 a assujetti à ses prescriptions, sans distinction aucune, tous les propriétaires *étant le long et joignant les routes*. Or, la route, quand il n'y a pas encore de plan d'alignement régulièrement arrêté, c'est évidemment tout le terrain qui dépend de la route, tel qu'il se comporte et jusqu'à la limite des propriétés riveraines.

Je ne pense pas non plus que ces propriétés aient perdu leur contiguïté à la route, qu'elles aient cessé, en un mot, *d'être le long et joignant la route* lorsqu'une zone de terrain non clos se trouve comprise entre le mur qui les limite et l'alignement arrêté. Cet alignement n'est qu'une simple délimitation : il ne fait point immédiatement sortir du domaine public ces zones de terrain qui ne sont point nécessaires à la circulation; il a seulement pour effet de les rendre aliénables à certaines conditions, d'inaliénables qu'elles étaient précédemment; il autorise l'administration à les céder aux riverains, dans ce but même d'embellissement et de régularisation qu'elle est chargée de poursuivre.

« Lorsque les ingénieurs dressent le plan d'alignement d'une traverse, les lignes tracées sur ce plan indiquent les constructions qui doivent avancer et celles qui doivent reculer. Ce plan est soumis à une enquête publique, à la contradiction de tous les intérêts généraux et particuliers. Après une instruction longue et compliquée, après l'accomplissement de formalités protectrices, le plan est arrêté par une ordonnance royale, délibérée en conseil d'état. Les servitudes dont il tendait à frapper les propriétés riveraines sont alors définitivement établies, celles qui ont pour objet de faire avancer les bâtiments comme celles qui ont pour objet de les faire reculer : l'alignement saisit les bâtiments en saillie comme les bâtiments en retraite.

« La doctrine contraire, si elle venait à prévaloir, briserait entre les mains de l'administration les pouvoirs que lui donnent, dans un but d'utilité publique, les règlements en matière d'alignement. Comment amènerait-elle les propriétaires à l'exécution d'un plan d'alignement si, à la seule condition de tenir ses constructions à quelques centimètres en arrière de la ligne fixée sur le plan, on pouvait réparer, consolider, reconstruire sans autorisation, tout en jouissant des droits de jour, d'issue, d'accès sur la voie publique, en un mot de tous les avantages inhérents à la contiguïté d'une route? Ne serait-ce pas attacher une prime à l'inexécution des règlements, et ne vaudrait-il pas mieux, dès lors, se borner à fixer en principe la largeur d'une traverse que de faire dresser avec tant de soin, et arrêter, après une longue instruction, des plans d'alignement qui resteraient privés de force et de sanction?

« Mais dans quelles limites s'exercera, en arrière de l'alignement, cette action que l'administration revendique à si juste titre? Peut-elle forcer un propriétaire à établir la façade de ses bâtiments, sur la limite même de l'alignement, lorsqu'il serait dans ses intérêts ou dans ses convenances particulières de les en tenir à quelque distance? Telles ne sont pas assurément nos prétentions. Nous pensons que tout propriétaire qui veut construire sur un terrain ouvert ou joignant immédiatement la voie publique, doit, pour satisfaire aux prescriptions de l'arrêt de 1765, demander à l'autorité administrative permission et alignement; s'il ne veut pas porter sa façade sur l'alignement qui lui est fixé, soit d'après un plan partiel, soit d'après un plan général, il reste libre de l'établir en arrière; mais c'est à la condition de satisfaire à la servitude de l'alignement qui pèse sur lui comme riverain, et cette condition ne sera remplie qu'autant qu'il aura établi une clôture sur la limite même

de l'alignement. En remplissant cette même condition, il acquerra également la faculté de réparer, de consolider, de reconstruire sur ses fondations un bâtiment en arrière de l'alignement. Le conseil d'état a reconnu que cette clôture pouvait être prescrite, par mesure de police locale, dans un intérêt de sûreté ou de salubrité: elle me paraît pouvoir être exigée, à tout aussi bon droit, par mesure de grande voirie, et par application d'une servitude légale, celle de l'alignement.

» En résumé, je pense que les propriétaires étant le long et joignant les routes (j'ai expliqué la valeur de ces expressions), sont, sans distinction aucune, soumis aux prescriptions de l'arrêt du 27 février 1765; qu'ils sont tenus de demander autorisation et alignement pour construire, réparer ou réédifier, qu'ils soient ou non en arrière de l'alignement; qu'enfin, ils sont tenus d'avancer, de reculer, ou au moins de se clore sur l'alignement qui leur est délivré par l'administration.

» Le conseil d'état, à une époque déjà éloignée (arrêt du 17 juin 1818 affaire *Fumercy*), avait admis ces principes, et sa jurisprudence se trouvait d'accord avec celle de la cour de cassation (arrêts de cette cour des 1er février, 8 août et 15 novembre 1833). Mais depuis, il est revenu à la doctrine que je combats, et un assez grand nombre de ses arrêts tendent à établir que le fait d'avoir bâti ou réparé des édifices en arrière de l'alignement ne constitue pas une contravention de grande voirie. Un nouvel examen de la question amènera, je l'espère, le conseil à reconnaître que cette solution est contraire à l'esprit des règlements, qu'elle désarme complétement l'administration, et qu'elle doit créer de graves abus. »

Le ministre concluait à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture, et à la condamnation des sieurs Sollet et Bourgeois à l'amende de 300 fr., toutefois sans démolition, attendu que les travaux n'étaient pas confortatifs.

Le commissaire du roi a également conclu à l'annulation de la décision attaquée.

Contrairement à ces conclusions, l'ordonnance suivante a été rendue:

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 septembre 1842, tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne, en date du 24 juin 1842, lequel a renvoyé les sieurs Sollet, propriétaire à Brou, et Bourgeois, maître maçon, demeurant à Lagny, des fins d'un procès-verbal de contravention aux lois et règlements de grande voirie;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le procès-verbal dressé le 18 avril 1842, par le con-

ducteur des ponts et chaussées en résidence à Lagny, qui constate que l'on a fait sans autorisation le ravalement du mur de face d'une maison située sur la route royale n° 34, dans la traverse de la commune de Brou; que ces travaux sont exécutés par ordre du sieur Sollet, propriétaire de la maison, et sous la direction du sieur Bourgeois, maître maçon, demeurant à Lagny;

Vu la lettre du préfet de Seine-et-Marne qui constate que les sieurs Sollet et Bourgeois ont reçu communication du pourvoi, la dite enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 20 décembre 1842;

Vu les lettres patentes du 27 février 1765; la loi du 19-22 juillet 1791; la loi du 29 floréal an X;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'arrêt du conseil du roi du 27 février 1765, il est défendu de construire, reconstruire ou réparer aucuns édifices le long et joignant les routes sans avoir obtenu un alignement ou une autorisation;

Considérant qu'il résulte de l'instruction] que la maison appartenant au sieur Sollet n'est pas le long et joignant la route royale n° 34, dans la traverse de la commune de Brou (Seine-et-Marne); qu'ainsi les réparations qu'il a pu y faire ne constituent pas une contravention aux règlements de la grande voirie, et que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne l'a renvoyé sans condamnation des fins du procès-verbal dressé contre lui le 18 avril 1842;

Art. 1er. Les conclusions de notre ministre des travaux publics sont rejetées.

(N° 496.)

[24 juin 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Laroche.) — *Chemins vicinaux ; formalités préalables. — L'expropriation pour cause d'utilité publique nécessitée par des travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux, de ceux de grande communication comme tous autres, est soumise aux formes d'expropriation tracées par la loi du* 3 *mai* 1841, *loi générale de la matière. Ainsi, l'expropriation ne peut avoir lieu qu'après l'observation des formalités prescrites par les articles* 5, 6, 7 *et* 12 *de cette loi.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour ;

Vu les articles 7 et 16 de la loi du 21 mai 1836; 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 de celle du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'art. 7 de la loi de 1836, en attribuant au conseil général le droit de déclarer les chemins vicinaux de grande communication et au préfet celui d'en fixer la largeur et les limites, n'est pas contraire au principe fondamental établi dans les articles 1 et 14 de la loi du 3 mai 1841, d'après lesquels l'expropriation s'opère par autorité de justice, après l'accomplissement des formalités prescrites notamment dans le titre 2 de cette loi ;

Attendu que l'art. 12 de la loi de 1841, qui dispose notamment pour le cas où il y a lieu à ouverture ou à redressement de chemins vicinaux, ne dispense que de l'exécution des articles 8, 9 et 10, en quoi il laisse subsister l'obligation de se conformer aux autres dispositions du titre 2, notamment à celles des articles 4, 5, 6 et 7 ;

Que l'intention du législateur à cet égard est d'autant moins douteuse que la loi du 7 juillet 1833, n'ayant d'abord par son art. 12 dispensé de l'exécution des articles 8, 9 et 10, que les expropriations demandées par une commune et dans un intérêt purement communal, on avait douté si sa disposition s'étendait aux expropriations demandées par un préfet pour un chemin de grande communication, et que c'est pour lever ce doute que la loi du 3 mai 1841 a ajouté à son art. 12 ces mots *non plus qu'aux travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux*, addition dont le but est d'étendre aux travaux de ce genre les garanties que le titre 2 donne au droit de propriété;

Attendu, en fait, que le jugement attaqué ne déclare pas que les formalités des articles 5, 6, 7 et 12, ont été observées, et qu'il résulte de l'ensemble de la procédure qu'elles ne l'ont pas été;

Casse, etc.

(N° 497.)

[26 juin 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr de Villages.) — Indemnités; dépréciation. — Demande tardive; nullité invoquée; dépens. — Le jury peut-il, en cas d'expropriation partielle, accorder une indemnité à raison de la dépréciation qu'éprouve la valeur de la portion non expropriée (*)? — Dans tous les cas la décision du jury qui, sur le vu des offres et des demandes faites en bloc et sans distinction entre les divers élé-

---

(*) *Voir* les arrêts des 11 avril 1843 et 15 janvier 1844, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, page 170: t. IV, page 194.

ments d'indemnité, détermine la somme à laquelle a droit l'exproprié, ne peut être attaquée, sous prétexte qu'elle aurait fait entrer en ligne de compte la dépréciation de la portion de terrain non expropriée. — On ne serait pas non plus fondé à prétendre que, dans ce cas, le jury, en ne divisant pas les éléments de la demande, et en accordant une indemnité totale et en bloc, a en réalité alloué une indemnité supérieure à la partie de la demande qui avait pour objet la valeur du terrain exproprié (*). — L'administration qui, devant le jury ne s'est pas plainte de ce que les demandes de l'exproprié lui auraient été notifiées tardivement, et s'est bornée à les combattre au fond, et qui, après avoir succombé en partie, a été condamnée à supporter les dépens dans la proportion de l'offre et de la demande, n'est pas recevable à argumenter de l'irrégularité ou de la tardiveté de la notification des offres pour prétendre qu'il n'y a pas eu de demandes, et que par suite on ne pouvait prendre pour base de la condamnation aux dépens une demande qui n'existait pas.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Sur le premier moyen :

Attendu que la décision attaquée a été rendue pour régler l'indemnité due à de Villages à raison de l'expropriation d'un terrain de 75m.40, prononcée, pour cause d'utilité publique, par jugement du tribunal civil de Digne du 11 mai 1842, en vertu de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que le jury a été convoqué en exécution de la dite loi et du dit jugement; qu'à la suite des débats et en l'état des conclusions des parties, le magistrat directeur n'a posé qu'une question, laquelle consistait uniquement à savoir quelle indemnité serait définitivement attribuée

(*) *Voir* ci-dessus, page 105, l'arrêt du 3 janvier 1844.

à de Villages pour la cession du terrain ci-dessus indiqué; et, qu'en posant ainsi la question, il a rappelé que l'offre de l'administration était de 226fr..20 et la demande du propriétaire de 10 000 fr.;

Attendu qu'en cet état de la cause, il n'y a pas lieu à examiner le grief tiré par le demandeur de la violation de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807; que le jury n'a été saisi que de l'appréciation de la somme offerte et de la somme demandée pour raison de l'expropriation ordonnée par le jugement du 11 mai 1842; que, dans ces circonstances, en fixant l'indemnité à la somme de 2 800 fr., le jury n'a point violé l'art. 39 de la loi du 3 mai 1841, qui défend de porter l'indemnité à une somme supérieure à la demande du propriétaire;

Sur le deuxième moyen :

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que le tableau des offres et demandes, notifiées en exécution des articles 23 et 24 de la loi du 3 mai 1841, a été mis sous les yeux du jury;

Attendu que l'administration n'a aucunement allégué que cette demande lui eût été notifiée tardivement, ni que la communication à elle précédemment donnée des prétentions du propriétaire, n'ait pas eu lieu dans les formes légales; qu'elle n'a fait à cet égard ni protestations, ni réserves, ni observations;

Attendu qu'en cet état de faits, le magistrat directeur du jury, en ordonnant que les dépens seraient supportés par les parties dans la proportion de l'offre et de la demande, loin d'avoir violé l'art. 40 de la loi du 3 mai 1841, en a, au contraire, fait une juste application;

Rejette, etc.

(N° 498.)

[29 juin 1844.]

Alignements. — (Sr Darbonne.) — *Saillies.* — *L'arrêt du conseil du 27 février 1765 défend d'établir aucunes choses saillantes le long des routes, sans en avoir obtenu la permission de l'autorité administrative, à peine de suppression des ouvrages non autorisés et d'une amende de 300 fr. contre le propriétaire et l'entrepreneur des travaux.* — *L'autorisation d'établir un balcon à une maison ne comporte pas celle de le clore de panneaux en menuiserie avec croisées et de le couvrir d'un auvent.*

Le sieur Darbonne, autorisé par un arrêté préfectoral, à établir un balcon au devant de sa propriété, sise sur le quai de Bourgoing, à Corbeil, a fait clore le dit balcon par des panneaux en menuiserie avec croisées, et l'a fait recouvrir d'un auvent. Traduit pour ce fait devant le conseil de préfecture, il a été condamné : 1° à faire démolir les travaux illicitement exécutés en dehors et au delà des prescriptions de l'arrêté du préfet; 2° à payer une amende de 20 fr.

Le sieur Darbonne s'est pourvu contre cette décision.

Afin de prévenir la démolition des ouvrages par lui construits, le requérant exposait : que ces ouvrages ne causaient aucun préjudice à ses voisins; qu'ils n'apportaient aucune entrave à la circulation, et ne faisaient courir aucun péril à la sécurité publique; enfin, que les règlements prohibitifs des constructions en saillie et par encorbellement remontaient à des époques où l'art de bâtir était moins avancé qu'aujourd'hui.

Afin d'empêcher l'application de l'amende prononcée contre lui, le sieur Darbonne ajoutait qu'il n'avait pas contrevenu aux dispositions de l'arrêté préfectoral, puisque cet arrêté se bornait à fixer la saillie du balcon à construire.

Le ministre a répondu :

En ce qui concerne le fait même de la contravention : que l'autorisation d'établir un balcon de 0m.70 de saillie comportait la construction d'une plate-forme avec garde-corps en pierre, en bois ou en fer, et non d'un bâtiment couvert et fermé, et qu'ainsi, le conseil de préfecture

avait fait, en condamnant le requérant à l'amende, une juste application de l'arrêt du conseil du 27 février 1765 et de la loi du 19-22 juillet 1791.

En ce qui concerne la condamnation à démolir, le ministre, sans contester la solidité des ouvrages exécutés par le requérant, a fait observer que ces ouvrages constituaient de véritables encorbellements prohibés en termes formels par l'édit de décembre 1607 et par l'ordonnance du bureau des finances du mois d'avril 1697; que les actes de l'autorité devaient être respectés tant qu'ils n'étaient pas formellement modifiés ou abrogés; qu'en tolérant une contravention qui pouvait n'offrir aucun inconvénient dans l'espèce, on créerait un précédent dont beaucoup de propriétaires ne manqueraient pas de se prévaloir; qu'ainsi, l'administration serait assujettie à surveiller continuellement des constructions qui, d'un moment à l'autre, pourraient devenir menaçantes pour la sûreté publique.

Le ministre a cru toutefois devoir déclarer que des auvents paraissaient être généralement tolérés, même au-dessus des rez-de-chaussées.

Il a conclu au maintien de l'arrêté du conseil de préfecture, sauf au sieur Darbonne à se pourvoir de nouveau devant l'autorité préfectorale pour obtenir l'autorisation de conserver la couverture de zinc de son balcon.

Il a été fait droit à ces conclusions par l'ordonnance suivante, sauf en ce qui concerne le chef de l'arrêté du conseil de préfecture qui modérait l'amende encourue par le sieur Darbonne. Cette disposition de l'arrêté, antérieure à la loi du 23 mars 1842, a été annulée comme renfermant un excès de pouvoir.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Darbonne, propriétaire à Corbeil, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 1er septembre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Oise du 6 août 1841, qui l'a condamné à démolir les travaux par lui exécutés au delà des prescriptions de l'arrêté du préfet du 20 avril 1841, par lequel il a été autorisé à établir un balcon au devant de sa propriété sise sur le quai de Corbeil, et qui a prononcé en outre contre lui une amende de 20 fr.;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la requête ampliative produite par le sieur Darbonne et enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 9 décembre 1841;

Vu les observations de notre ministre des travaux pu-

blics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état le 12 avril 1843;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Darbonne et enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 25 novembre 1843;

Ensemble les pièces du dossier;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Ouï Mᵉ Clérault, avocat du requérant;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui concerne la condamnation à la démolition de l'auvent qui recouvre le balcon et de la boiserie qui le clôt sur le devant et les côtés:

Considérant que l'arrêt du conseil du 27 février 1765 défend d'établir aucunes choses saillantes le long des routes sans en avoir obtenu la permission de l'autorité administrative, à peine de suppression des ouvrages non autorisés et d'une amende de 300 fr. contre le propriétaire et l'entrepreneur des travaux;

Considérant que le préfet de Seine-et-Oise, par son arrêté en date du 20 avril 1841, avait autorisé le sieur Darbonne à établir un simple balcon au devant de sa propriété située sur le quai de Corbeil;

Qu'il résulte de l'instruction que ce propriétaire a fait clore le dit balcon par des panneaux en menuiserie avec croisées, et qu'il l'a fait recouvrir par un auvent; que ces travaux n'étaient pas compris dans l'autorisation susénoncée; qu'il a ainsi contrevenu à la dite autorisation et à l'arrêt du conseil précité;

En ce qui concerne l'amende:

Considérant que l'arrêt du conseil du 27 février 1765 prononce une amende de 300 fr.; qu'il n'appartient qu'à nous de la modérer, et qu'en prononçant une amende de

20 fr. seulement, le conseil de préfecture a excédé ses pouvoirs ;

Considérant, néanmoins, qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer la dite amende ;

Art. 1er. La requête du sieur Darbonne est rejetée.

2. Le sieur Darbonne est condamné à 50 fr. d'amende.

3. L'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Oise, du 6 août 1841, est annulé pour excès de pouvoir dans celle de ses dispositions qui réduit l'amende encourue par le sieur Darbonne.

(N° 499.)

[29 juin 1844.]

Canaux. — (Sr Forterolot). — *Dégradation ; pénalité.* — *Lorsque des dégradations ont été occasionnées au pont-levis d'un canal par des mariniers, c'est avec raison que le conseil de préfecture condamne le maître du bateau à la réparation du dommage* (*). — *Mais antérieurement à la loi du 23 mars 1842, le conseil de préfecture ne pouvait appliquer la disposition de l'art. 11 de l'arrêt du 24 juin 1777 qui punit cette contravention d'une amende arbitraire* (**).

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Forterolot, dit Bonjean, demeurant à Marcigny (Saône-et-Loire), la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 11 juin 1842 et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de la

---

(*) *Voir* les ordonnances du 20 avril 1840 et du 11 août 1841, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. X, page 261 ; 2e série, t. I, page 352.

(**) *Idem, ibidem.*

Loire du 24 septembre 1841, qui l'a condamné à rembourser à la compagnie du canal de Roanne à Digoin le montant de la dépense par elle faite pour la réparation du dommage causé à un pont-levis par ses mariniers, et qui l'a condamné en outre à une amende de 10 fr.;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les procès-verbaux en date des 9 et 10 avril 1841, dressés par le sieur Goutaillier, garde particulier de la compagnie du canal, et par le sieur Dubois, commissaire de police de la ville de Roanne, et constatant qu'une dégradation a été commise à l'un des ponts-levis du canal de Digoin par les mariniers du sieur Forterolot; les dits procès-verbaux enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état le 2 juillet 1842;

Vu l'ordonnance de soit communiqué à la compagnie du canal de Roanne à Digoin qui n'a pas répondu, la dite ordonnance rendue par le vice-président de notre conseil d'état le 2 juillet 1842;

Ensemble les pièces du dossier;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'art. 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, tous ceux qui font ou occasionnent des dégradations ou destructions aux ponts et chaussées et autres ouvrages construits pour la sûreté et la facilité de la navigation et du halage le long des rivières et canaux navigables ou flottables, doivent être condamnés en une amende arbitraire et tenus de réparer les choses endommagées;

Considérant qu'il résulte des procès-verbaux ci-dessus visés que les mariniers du sieur Forterolot ont occasionné une dégradation au pont-levis du canal de Roanne à Digoin,

situé près du domaine Vadon (1) ; que dès lors c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le dit sieur Forterolot à la réparation de ce dommage ;

En ce qui touche l'amende :

Considérant qu'antérieurement à la loi du 23 mars 1842, aucune loi n'autorisait les conseils de préfecture à arbitrer des amendes pour les contraventions de grande voirie dans les cas où les règlements ne prononçaient que des amendes arbitraires ; qu'ainsi le conseil de préfecture de la Loire a excédé ses pouvoirs en condamnant le sieur Forterolot à une amende de 10 fr. ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Loire, du 24 septembre 1841, est réformé dans celle de ses dispositions qui prononce une amende de 10 fr.

2. Le surplus de la requête est rejeté.

(N° 500.)

[29 juin 1844.]

Travaux publics. — (Sr Sicaud). — *Entrepreneur.* — *Déblais ; difficultés d'extraction.* — *Travaux en plus ; autorisation non justifiée.* — *Avaries ; force majeure ; constatation.* — *Lorsque le devis n'établit qu'un prix pour des déblais, sans distinction de la nature des terrains, l'entrepreneur ne peut demander un prix plus élevé à raison de difficultés imprévues résultant de la présence d'anciennes maçonneries dans le terrain à*

---

(1) Les mariniers en hâlant un bateau avaient levé le pont-levis, et lorsqu'il avait fallu le rabattre, les chaînes s'étaient brisées. Le sieur Forterolot offrait de prouver que le pont était mal construit. La compagnie elle-même, disait-il, avait cru devoir y apporter des améliorations.

déblayer (*). — *Demande d'indemnité à raison d'un excédant de déblais par suite d'une modification du tracé primitif; rejet pour défaut de justification d'un ordre des ingénieurs. — Demande d'indemnité à raison du remplacement de remblais qui auraient été emportés par les eaux d'une rivière ou par les pluies; rejet pour défaut de constatation de l'avarie par force majeure dans le délai de dix jours fixé par l'art.* 26 *des clauses et conditions générales* (**).

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées par le sieur Sicaud, entrepreneur des travaux de défense de la rive gauche du Rhône, en aval d'Avignon; les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 25 septembre 1840 et 14 décembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise réformer un arrêté du conseil de préfecture de Vaucluse, en date du 16 janvier 1840, lequel, en accordant au requérant une somme de 490 fr., a rejeté ses autres chefs de conclusions tendant à obtenir une indemnité totale de 4 883fr..06; ce faisant, ordonner qu'il sera tenu compte au requérant, en sus de la somme allouée par le dit conseil de préfecture, d'une somme de 4 393fr..71;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre en date du 29 décembre 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics, répond à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 31 décembre 1842, et tendant au rejet de la requête;

(*) De même que des difficultés d'exécution moindres qu'on ne l'aurait supposé n'autoriseraient pas l'administration à faire subir une réduction de prix à l'entrepreneur. Ordonnance du 26 mai 1842, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. II, page 233.

(**) Ordonnance du 8 février 1838, 1re série, t. VIII, page 220.

Vu le mémoire en réplique du sieur Sicaud, le dit mémoire enregistré comme dessus le 2 août 1843 et tendant aux mêmes conclusions que la requête introductive d'instance;

Vu le devis des ouvrages soumissionnés par le sieur Sicaud ; le plan des lieux produit par le requérant;

Vu toutes les pièces du dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, art. 4;

Vu le cahier des charges des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, en date du 25 août 1833;

Ouï Me Dufour, pour Me Molinier de Montplanqua, avocat du requérant;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui concerne le premier chef de la demande tendant à obtenir l'allocation d'une indemnité de 168 fr. pour démolition de trois éperons de maçonnerie;

Considérant que le devis de l'adjudication consentie par le sieur Sicaud porte, en termes généraux, que les remblais seront faits avec les déblais pris dans l'établissement des perrés à construire, et qu'il n'établit pas de prix différent suivant la nature des terrains où les dits déblais doivent être pris; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de tenir compte au sieur Sicaud des frais de démolition de trois éperons dont s'agit pour un prix supérieur à celui des autres déblais (1), et s'est borné à lui allouer une somme de 90 francs pour 125 mètres cubes de pierres qui provenaient de la démolition des dits éperons, et qui, au lieu de servir aux remblais, ont été employés en enrochement;

(1) Le ministre exposait que les éperons étant apparents, l'entrepreneur avait pu et dû se rendre exactement compte des difficultés des déblais par la visite des lieux et par l'examen du devis des prix et des conditions de l'entreprise.

En ce qui touche le deuxième chef tendant à l'allocation d'une indemnité de 889fr.30 à raison d'un excédant de 956 mètres cubes de déblais que le requérant prétend avoir portés en remblais entre les profils 25 et 32, en vertu d'une autorisation des ingénieurs :

Considérant que le sieur Sicaud ne justifie d'aucun ordre des ingénieurs qui lui ait enjoint de modifier sur ce point le tracé primitif ;

En ce qui touche le troisième chef de la demande tendant à obtenir : 1° une somme de 2 639 fr. à raison de 2 829 mètres cubes de déblais qui auraient été portés en remblais et dont l'emprunt aurait été nécessité par des avaries résultant de faits de force majeure ; 2° une somme de 697fr.40 pour transport à 120 mètres de distance au delà des prévisions du devis de 1748 mètres cubes sur les 2 829 mètres cubes ci-dessus :

Considérant qu'aux termes de l'article 26 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, en cas d'avaries, pertes ou dommages provenant d'événements de force majeure, les faits doivent être signalés par l'entrepreneur dans le délai de dix jours au plus après l'événement (2);

Considérant qu'il a été tenu compte au sieur Sicaud de 136 mètres cubes de terrassements dont l'enlèvement par les eaux du Rhône a été constaté ; mais que relativement aux 2 829 mètres cubes dont s'agit, le sieur Sicaud ne

---

(2) L'entrepreneur paraissait croire qu'il lui suffisait d'avoir produit sa réclamation dans les huit jours qui avaient suivi la présentation de l'état de situation. Le ministre a répondu que si l'article 32 des clauses et conditions générales accordait à l'entrepreneur un délai de dix jours, après la communication qui lui est faite des états de situation et des procès-verbaux de réception, pour réclamer contre les erreurs que pouvaient présenter ces pièces ; d'un autre côté, l'article 26 prescrivait, en cas d'avaries par force majeure, que les faits fussent signalés par l'entrepreneur dans le delai de dix jours au plus après l'évènement ; qu'un plus long délai mettrait, en effet, dans l'impossibilité de reconnaître l'exactitude des faits allégués par l'entrepreneur.

justifie pas avoir présenté ses réclamations dans le délai susmentionné, d'où il suit que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer les indemnités qu'il demande pour les dits 2 829 mètres cubes d'emprunts et pour le transport de 1 748 mètres cubes à 120 mètres de distance au delà des prévisions du devis ;

Art. 1er. La requête du sieur Sicaud est rejetée.

(N° 501.)

[29 juin 1844.]

Péages.—(Commune de Villers-le-Lac).—*Ponts ; tarif; interprétation ; compétence. — La lettre par laquelle le ministre interprète le tarif annexé à l'ordonnance royale portant concession d'un pont ne constitue pas une décision qui soit de nature à être attaquée par la voie contentieuse, et ne fait pas obstacle à ce que les parties portent leurs réclamations devant qui de droit* (*). *— Cette interprétation ne peut être demandée par la voie contentieuse lorsqu'il n'est produit aucune décision, soit judiciaire, soit administrative, par suite de laquelle il y ait lieu d'interpréter la dite ordonnance* (**).

La commune de Villers-le-Lac, formée de la réunion des villages de Villers et du Lac, s'est pourvue contre une décision ministérielle du 14 juin 1841, interprétative d'un article du tarif du péage établi par l'ordonnance royale du 26 juillet 1838, au passage du pont suspendu de Villers-le-Lac, route départementale du Doubs n° 20. Cette décision portait que la réduction des droits à moitié n'avait été accordée qu'aux habitants du village de Villers, et non aux habitants de la commune entière de Villers-le-Lac.

(*) *Voir* l'arrêt du 22 février 1838, affaire *Maurette*, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. VIII, page 230. Sur la question de compétence en matière d'interprétation de tarif, consulter aussi les ordonnances des 18 août 1833, 11 juin 1834 et 2 juillet 1836, Annales, 1re série, t. III, p. 379 ; t. IV, p. 260; t. VI, page 417.

(**) *Voir* l'ordonnance du 29 janvier 1841, 2e série, t. I, page 119.

Le ministre a répondu au reproche d'incompétence adressé à sa décision, en faisant observer qu'il ne s'agissait pas d'une contestation entre les concessionnaires et tel ou tel habitant de la commune se refusant à payer la taxe, contestation qui aurait trouvé dans le juge de paix son juge naturel, mais de difficultés générales, sans cesse renaissantes que le ministre seul pouvait résoudre en donnant, dans un intérêt d'ordre public et comme chargé de l'exécution de l'ordonnance royale, l'interprétation réclamée par la commune et les concessionnaires; que le droit du ministre de prononcer dans des circonstances pareilles par voie doctrinale et générale avait été reconnu dans plusieurs cas par le conseil d'état, et notamment par l'arrêt du 22 février 1833, et que ce droit ne saurait être méconnu sans qu'il se formât à l'instant une lacune dans les pouvoirs et sans péril pour certains intérêts publics et privés; qu'en effet le conseil de préfecture était incompétent dans tous les cas *ratione materiæ*, et que le juge de paix le devenait du moment qu'il ne s'agissait plus d'un débat entre les concessionnaires et tel ou tel particulier, puisqu'il est interdit aux tribunaux de procéder par voie générale et réglementaire. Le ministre ajoutait que dans son opinion l'acte du ministre qui interprète généralement un tarif était non seulement un avis, une instruction, mais une véritable décision, susceptible d'ailleurs d'être déférée au conseil d'état et d'être réformée par cette juridiction souveraine.

Le conseil d'état n'a pas admis cette doctrine. L'ordonnance qui suit reconnaît implicitement qu'il n'appartient qu'au roi en conseil d'état d'interpréter un tarif de péage annexé à une ordonnance royale lorsqu'une décision judiciaire ou administrative nécessite cette interprétation; et elle refuse de voir dans l'interprétation donnée par le ministre un acte de juridiction, qui soit, par conséquent, de nature à être attaqué par la voie contentieuse. Voici le texte de cette ordonnance :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par la commune de Lac ou Villers, département du Doubs, agissant en la personne de son maire, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 21 octobre 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler pour incompétence la décision de notre ministre des travaux publics du 14 juin 1841, renvoyer la contestation devant les juges qui doivent en connaître; subsidiairement et au fond, annuler la même décision, déclarer que la réduction des droits du péage stipulée au paragraphe 2 de notre ordonnance du 26 juillet 1838 est applicable à tous les habitants de la commune de Lac ou Villers, et que les agents forestiers communaux sont compris dans l'exemption du

péage stipulée au paragraphe 3 de la même ordonnance, ordonner la restitution de tous droits indûment perçus, condamner les concessionnaires aux dépens;

Vu la décision attaquée en date du 14 juin 1841;

Vu notre ordonnance en date du 26 juillet 1838, qui prescrit l'établissement d'un pont suspendu sur le Doubs à Villers-le-Lac, route départementale n° 20, de Morteau aux Brenets, et le tarif du péage annexé à la dite ordonnance;

Vu les avis des ingénieurs des ponts et chaussées et du préfet du département du Doubs, ensemble les pièces produites et jointes au dossier;

Vu le mémoire en défense, présenté au nom des sieurs Boulland, de Bertin et Pillore, concessionnaires du pont de Villers-le-Lac, tendant à ce qu'il nous plaise rejeter la requête de la commune de Lac ou Villers, condamner la dite commune aux dépens; le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 21 janvier 1842;

Vu la lettre de notre ministre de l'intérieur en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, tendant au rejet de la requête, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 14 mai 1842;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, tendant au rejet de la requête, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 19 octobre 1842;

Vu le mémoire en réplique fourni au nom de la commune de Lac ou Villers, qui persiste dans les conclusions de sa requête introductive d'instance, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 4 avril 1843;

Vu le mémoire en réplique fourni au nom des sieurs Boulland, de Bertin et Pillore qui persistent dans leurs

précédentes conclusions, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 6 juin 1843;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics en réponse à la nouvelle communication qui lui a été donnée du pourvoi, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 8 août 1843;

Vu le nouveau mémoire fourni au nom des sieurs Boulland, de Bertin et Pillore, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 21 novembre 1843;

Vu le nouveau mémoire fourni au nom de la commune de Lac ou Villers, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 18 janvier 1844;

Vu les nouvelles pièces produites et jointes au dossier;

Vu l'ordonnance royale du 26 juillet 1838;

Ouï Me Parrot, avocat de la commune demanderesse;

Ouï Me Chevrier, avocat des défendeurs;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche le pourvoi de la commune de Villers-le-Lac contre la décision susvisée de notre ministre des travaux publics:

Considérant que la lettre susvisée de notre ministre des travaux publics en date du 14 juin 1841, ne constitue pas une décision qui soit de nature à nous être déférée par la voie contentieuse, et ne fait point obstacle à ce que les parties portent leurs réclamations devant qui de droit;

En ce qui touche la demande de la commune de Villers-le-Lac, tendant à faire interpréter le tarif annexé à notre ordonnance du 26 juillet 1838:

Considérant qu'il n'est produit aucune décision, soit judiciaire, soit administrative, par suite de laquelle il y ait lieu d'interpréter l'ordonnance du 26 juillet 1838, et que l'interprétation de la dite ordonnance ne peut nous être demandée directement par les parties intéressées;

Art. 1er. La requête de la commune de Villers-le-Lac est rejetée.

2. La commune de Villers-le-Lac est condamnée aux dépens.

(N° 502.)

[29 juin 1844.]

Moulins et usines. — (Cte d'Anthouard.) — *Ordonnance réglementaire ; pourvoi ; fin de non-recevoir.* — *Droits privés ; compétence.* — *Les ordonnances portant règlement des usines sont des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse qu'au cas où les formalités requises par les lois et règlements n'auraient pas été remplies* (*). — *Ces ordonnances ne font pas obstacle à ce que les intéressés se pourvoient devant les tribunaux compétents pour y faire statuer sur leurs droits privés* (**).

Le comte d'Anthouard a demandé au roi en conseil d'état la réformation d'une ordonnance en date du 4 novembre 1835, portant réglement de l'usine de Jarcy, située sur la rivière d'Yères, et appartenant au sieur Delamarre.

Le requérant prétendait que cette ordonnance portait atteinte à son droit de prise d'eau en autorisant le sieur Delamarre à supprimer un ancien déversoir par-dessus lequel s'échappait le trop plein de la rivière dont le requérant profitait pour l'agrément ou l'amélioration de ses propriétés.

Le ministre a exposé que, dans l'instruction contradictoire qui avait précédé l'ordonnance réglementaire attaquée, ordonnance provoquée par les réclamations de l'usinier supérieur et des riverains, il avait été

(*) Jurisprudence constante. *Voir* entre autres l'ordonnance du 15 juillet 1842, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. II, page 361.

(**) Annales, 2e série, t. II, 1842, pages 361, 394, 483. *Voir* aussi les décisions citées sous le mot *Moulins et usines* (26) à (35), dans la Table décennale des lois et ordonnances imprimées dans la 1re série des Annales (1831—1840).

reconnu en effet que la retenue du moulin de Jarcy était trop élevée et qu'il était nécessaire de l'abaisser de $0^{m}.05$ au-dessous du sommet de l'ancien déversoir, contre la suppression duquel réclamait le comte d'Anthouard; que, d'un autre côté, le mauvais état d'un chemin communal exposé à l'action des eaux, avait fait sentir la nécessité d'établir un nouveau déversoir sur un point plus convenable, et que comme l'ancien devenait sans utilité pour le règlement nouveau, on n'avait vu aucun inconvénient à laisser le sieur Delamarre libre de supprimer cet ancien déversoir quand l'autre serait établi. « Mais, a ajouté le ministre, en disposant en ces termes, l'ordonnance n'a rien préjugé sur les droits et titres privés que les tiers et le sieur Delamarre pourraient s'opposer réciproquement quant à l'état de choses existant. Ces droits sont toujours réservés implicitement, d'après les principes de la matière, quand bien même cette réserve ne serait pas explicitement exprimée dans les ordonnances. On voit d'ailleurs que l'ordonnance réglementaire du moulin de Jarcy ne prescrit pas d'une manière absolue la suppression de l'ancien déversoir. Elle dit seulement qu'au point de vue des obligations à imposer au sieur Delamarre pour assurer le régime convenable des eaux, l'ancien déversoir ne sera plus nécessaire, et que le propriétaire pourra opérer la suppression de cet ouvrage lorsque le déversoir régulateur du point d'eau sera construit. Il est impossible de voir dans ces dispositions aucune atteinte à des droits privés. Ces droits demeurent intacts, et M. le comte d'Anthouard reste parfaitement libre de faire valoir, devant les tribunaux, ceux qu'il croit avoir contre le sieur Delamarre pour le maintien de l'ancien déversoir. »

Conformément à ces observations l'ordonnance suivante a rejeté le pourvoi.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le lieutenant général comte d'Anthouard, pair de France, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 19 décembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler notre ordonnance en date du 4 novembre 1835, en tant qu'elle a autorisé le sieur Delamarre à supprimer un déversoir établi sur la rivière d'Yères (Seine-et-Oise); ce faisant, dire et ordonner que le sieur Delamarre sera tenu de rétablir les lieux dans leur état primitif, sinon et faute par lui de ce faire, l'autoriser à faire faire tous travaux nécessaires aux frais du dit sieur Delamarre, condamner en outre le dit sieur Delamarre aux dépens;

Vu notre ordonnance attaquée;

Vu l'ordonnance de soit communiqué en date du 16 jan-

vier 1841, ensemble les significations faites par acte d'huissier, les 22 et 24 février 1841, aux sieurs Delamarre et Lonette, lesquels n'ont pas fourni de défenses dans le délai du règlement;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, enregistrées au secrétariat général de notre conseil, le 27 juin 1842, les dites observations en réponse à la communication qui lui a été donnée du recours susvisé;

Ensemble les pièces produites jointes au dossier;

Vu les lois des 12-20 août 1790; 28 septembre-6 octobre 1791, et l'arrêté du 19 ventôse an VI;

Ouï Me Daverne, avocat du requérant;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes des lois susvisées, c'est à l'administration qu'il appartient de régler le régime des eaux; que les ordonnances rendues en cette matière sont des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse qu'au cas où les formalités requises par les lois et règlements n'auraient pas été remplies, mais qui ne font pas obstacle à ce que les intéressés se pourvoient devant les tribunaux compétents pour y faire statuer sur leurs droits privés;

Considérant que notre ordonnance du 4 novembre 1835, n'a été rendue qu'après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites par les lois et règlements;

Art. 1er. La requête du comte d'Anthouard est rejetée.

(N° 503.)

[4 juillet 1844.]

Chemin de fer des mines de Montrambert : mise en communication avec le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. La compagnie des mines de Montrambert et du quartier Gaillard est autorisée à mettre en communication le chemin précédemment autorisé par notre ordonnance du 2 avril 1843, entre les dites mines et le chemin de Saint-Étienne à la Loire, avec le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, au moyen d'un embranchement partant du Petit-Treuil et aboutissant près du Puits-Jabin.

2. La compagnie ne pourra poursuivre aucune expropriation ni commencer aucuns travaux pour l'exécution du susdit embranchement qu'en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Les décisions de l'administration supérieure régleront tout à la fois le tracé du chemin de fer, le maximum des pentes et rampes de ce tracé, le minimum du rayon des courbes, et les dispositions à adopter pour la traversée des routes et communications de toute nature rencontrées par le dit chemin.

3. La compagnie sera d'ailleurs soumise, pour l'embranchement autorisé par la présente ordonnance, aux dispositions du cahier des charges annexé à l'ordonnance ci-dessus rappelée, du 2 avril 1843.

(N° 504.)

[7 juillet 1844.]

Exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

1° LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas douze ans, l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

2. L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence, sur un prix minimum qui sera déterminé par le ministre des travaux publics, et qui ne pourra être inférieur à une moyenne annuelle de deux cent cinquante mille francs pendant la durée du bail.

L'adjudicataire payera, en outre, l'intérêt à trois pour cent de la somme de neuf cent mille francs, représentant le matériel mobile qui lui sera livré par l'administration.

3. L'adjudication qui sera passée en vertu de la présente loi ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

4. La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Les actions nominatives ne pourront être transformées en actions au porteur qu'après qu'elles auront été complétement libérées.

5. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les

peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

6. Dans le cas où, au jour fixé par l'administration, l'adjudication ne pourrait avoir lieu aux conditions déterminées par la présente loi, le ministre des travaux publics est autorisé à pourvoir, au compte de l'état, à l'exploitation provisoire du chemin de fer.

Les dépenses qu'exigera cette exploitation seront faites au moyen de crédits ouverts par des ordonnances royales, et qui devront être soumis à la sanction des chambres dans la prochaine session.

7. Dans le cas de l'application de l'article précédent, l'administration percevra les tarifs déterminés par le cahier des charges annexé à la présente loi.

2° CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. Le présent bail comprend l'exploitation et l'entretien du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, depuis son embranchement sur le chemin de fer de Cette à Montpellier, à l'ouest de cette dernière ville, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, à l'est de la ville de Nîmes.

2. Le chemin de fer, tel qu'il est défini à l'article précédent, sera livré à l'adjudicataire dans les deux mois qui suivront l'approbation de l'adjudication : il lui sera remis en bon état d'entretien.

La livraison à faire à l'adjudicataire comprend :

Tous les terrains qui servent d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

Les travaux de terrassements et les ouvrages d'art de toute nature, exécutés sur la ligne du chemin de fer, y compris les clôtures, maisons

de gardes, bâtiments des stations et des ateliers de réparations, et tous autres affectés à l'exploitation du chemin fer;

La double voie de fer posée sur toute la longueur du chemin, y compris le ballast, les rails, coussinets, traverses dont elle se compose, et aussi toutes les voies de gares et stations;

Les changements de voie, excentriques, plates-formes tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, et en général tout le matériel fixe afférent à l'exploitation.

3. Avant la prise de possession, et dans les deux mois qui suivront l'approbation de l'adjudication, il sera dressé un état des lieux contradictoirement entre l'administration et l'adjudicataire, et aux frais de ce dernier.

Dans l'année qui suivra l'entrée en jouissance, l'administration fera faire à ses frais, en présence de l'adjudicataire dûment appelé, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances.

4. A dater de la prise de possession définie aux articles précédents, l'adjudicataire reste seul chargé de l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances.

5. Indépendamment du chemin de fer et de ses dépendances, l'adjudicataire sera tenu de prendre pour son compte, moyennant la somme de neuf cent mille francs, le matériel mobile acquis par l'administration pour l'exploitation du chemin de fer; un état descriptif de ce matériel sera annexé au procès-verbal d'adjudication.

Dans le délai d'un an, à dater de l'approbation de l'adjudication, l'adjudicataire sera tenu de doubler le nombre des machines et voitures cédées par l'état, et de fournir au moins deux cents waggons pour bestiaux et marchandises, et cinq plates-formes pour transport des voitures.

Il s'engage, en outre, à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, waggons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seront adressées par le ministre des travaux publics.

6. L'adjudicataire sera tenu également d'approvisionner, dans le délai de six mois, tous les objets mobiliers nécessaires au service des stations et du chemin de fer, et spécialement l'outillage des ateliers de réparation et des forges, et généralement tous les objets accessoires servant à l'exploitation.

7. Les machines locomotives que fournira l'adjudicataire seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être également du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler par l'administration.

Les waggons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

8. Faute par l'adjudicataire d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation nécessaire dans le délai d'un an, stipulé à l'article 5, il encourra la déchéance, et il sera pourvu au complétement du matériel par le moyen d'une adjudication publique qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix du matériel approvisionné.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

L'adjudicataire évincé recevra du nouvel adjudicataire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

Le cautionnement du premier adjudicataire deviendra la propriété de l'état, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois ; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et le matériel installé sur la voie, par l'adjudicataire, deviendra immédiatement la propriété de l'état.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans la fourniture du matériel proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

9. L'adjudicataire sera tenu, pendant toute la durée du présent bail ;

(1°) De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils ont été définis à l'article 2, et d'y effectuer à ses frais tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires ;

(2°) D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et waggons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins ;

(3°) Enfin, de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer

10. Si le chemin de fer et ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe 1er de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si l'adjudicataire ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution du dernier paragraphe de l'article 5 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de l'adjudicataire. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

11. L'adjudicataire, pour les travaux d'entretien et de réparation mis à sa charge, est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'état. Il pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de rem-

blai et d'empierrement nécessaires à l'entretien du chemin de fer; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'état, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de l'adjudicataire, seront supportées et payées par lui.

12. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses auxquelles il s'engage, le gouvernement lui concède, pour un laps de douze ans, à dater de l'approbation de l'adjudication à intervenir, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les tarifs ci-après déterminés.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, l'adjudicataire entendu, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, l'adjudicataire aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de l'adjudicataire; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL.
Voyageurs (non compris l'impôt du dixième sur le prix des places), par tête et par kilomètre :	fr.	fr.	fr.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0.07	0.03	0.10
Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe).	0.05	0.025	0.075
Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e cl.).	0.03	0.025	0.055
Bestiaux :			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs.	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0.01	0.01	0.02
Poissons :			
Huîtres et poissons frais par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs.	0.03	0.02	0.05
Houille :			
Par tonne et par kilomètre.	0.06	0.04	0.10
Marchandises, par tonne et par kilomètre :			
Première classe. Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0.10	0.08	0.18
Deuxième classe. Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons. . .	0.09	0.07	0.16
Troisième classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0.08	0.06	0.14
Par kilomètre :			
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.15	0.10	0.25
Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur. . . . . (Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.)	0.18	0.14	0.32
Objets divers, par tonne et par kilomètre :			
Waggon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0.15	0.10	0.25

Tout waggon, chariot ou voiture dont le chargement, en voyageurs ou

en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant vide.

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Une lettre de voiture sera délivrée à l'expéditeur sur sa demande.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où l'adjudicataire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois, au moins, pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de l'adjudicataire et seront rendus exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par l'adjudicataire indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où l'adjudicataire aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, il devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an. En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Les voyageurs pourront rester dans leur voiture en payant chacun le prix d'une place de troisième classe.

13. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

14. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par l'adjudicataire; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement,

15. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

(1°) A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4 500) kilogrammes ;

(2°) A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3 000) kilogrammes.

Néanmoins l'adjudicataire ne pourra se refuser, ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

L'adjudicataire ne pourra être contraint à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5 000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8 000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, l'adjudicataire transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

16. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

(1°) Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

(2°) A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

(3°) Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de l'adjudicataire.

Néanmoins, au-dessus de cinquante kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0fr.40).

17. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, l'adjudicataire contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement, sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du

chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et l'adjudicataire n'en sera pas moins tenu, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où l'adjudicataire consentirait, pour le factage ou le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, il serait tenu, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

18. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à l'adjudicataire, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique, rendus en exécution de l'article 27 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

19. Les militaires ou marins voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, l'adjudicataire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

20. Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de l'adjudicataire.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

21. Les dépêches accompagnées des agents nécessaires au service seront transportées gratuitement, par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, l'adjudicataire sera tenu de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voitures, pour recevoir les dépêches et les agents de l'administration des postes. La forme et les dimensions de ce compartiment seront réglées par l'administration.

L'heure du départ de celui des convois ordinaires de jour qui sera spécialement chargé des dépêches qui devront être transportées au delà de Nîmes ou de Montpellier sera réglée de gré à gré entre l'administra-

tion des postes et la compagnie adjudicataire. En cas de dissentiment, le ministre des finances prononcera.

Il pourra y avoir, en outre, toutes les nuits, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont les heures de départ, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à l'adjudicataire soixante et quinze centimes (0fr.75) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, elle payera vingt-cinq centimes (0fr.25) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

L'adjudicataire pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toute classe pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de l'adjudicataire.

L'adjudicataire ne pourra être tenu d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures du départ, la marche et les stationnements de ces convois qu'autant que l'administration l'aura prévenu par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des réglements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré entre l'administration et l'adjudicataire.

L'heure du départ des convois ordinaires employés au transport des dépêches et autres que ceux dont l'heure aura été déterminée d'accord avec l'administration, ne pourra être changée par l'adjudicataire qu'après un avertissement donné quinze jours à l'avance.

22. L'adjudicataire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les waggons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les waggons seront construits aux frais de l'état ou des départements, et leur dimension déterminée par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les waggons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

23. Les machines, voitures, waggons, et, en général, tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie du chemin de fer par l'adjudicataire, deviendront immeubles par destination, et ne pourront être aliénés par l'adjudicataire qu'à charge de remplacement.

24. A l'expiration du bail, l'adjudicataire devra remettre au gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Ce matériel, les combustibles et approvisionnements de tout genre propres au service du chemin de fer seront estimés contradictoirement.

Toutefois, l'état ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Si le prix de l'estimation est supérieur à la somme de neuf cent mille francs, pour laquelle le matériel mobile livré par l'administration a été pris en compte par l'adjudicataire, le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à rembourser cet excédant à l'adjudicataire ou à le lui faire rembourser par l'adjudicataire qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

Si le prix de l'estimation est inférieur, l'adjudicataire sera tenu de payer la différence à l'état dans le même délai de trois mois.

Le ministre des travaux publics devra également rembourser à l'adjudicataire, dans le délai de trois mois, la valeur des bâtiments accessoires qu'il aurait édifiés, pendant le cours du bail, pour les besoins du service, avec l'autorisation spéciale de l'administration.

Le prix à rembourser sera fixé par une expertise contradictoire et suivant la valeur actuelle.

25. Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par l'adjudicataire en bon état d'entretien, et dans le cas où celui-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de l'adjudicataire, et le montant de la dépense en sera prélevé, soit sur la somme à rembourser aux termes de l'article précédent, soit sur le cautionnement déposé par l'adjudicataire.

26. Pendant la durée du bail, l'adjudicataire sera tenu de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Quant aux bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, ils seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité, et l'adjudicataire devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt du dixième dû au trésor sur le prix des places ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

27. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de l'adjudicataire. Toutefois, les

traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du trésor.

L'adjudicataire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents sont obligatoires pour l'adjudicataire et pour tous ceux qui seraient chargés de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

28. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer dont l'exploitation fait l'objet du présent bail, l'adjudicataire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour l'adjudicataire.

29. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de l'adjudicataire.

30. Les compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, établis ou à établir sur le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur le dit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Toutefois, la condition de réciprocité n'étant pas obligatoire pour le chemin d'Alais à Beaucaire, la faculté conférée par le paragraphe précédent n'existera qu'autant que la compagnie de ce chemin consentirait à accorder cette réciprocité à l'adjudicataire de l'exploitation du chemin de Montpellier à Nîmes, aux conditions des tarifs de ce dernier chemin.

A l'égard du chemin de Cette à Montpellier, les rails ne pesant que vingt kilogrammes par mètre linéaire, l'adjudicataire, pendant la durée de cet état de choses, ne jouira du libre parcours sur ce chemin qu'autant qu'il se servira de locomotives d'un poids n'excédant pas celui des locomotives employées par la compagnie de Cette, et celle-ci ne pourra circuler sur le chemin de Nîmes à Montpellier, si l'adjudicataire n'use pas de la faculté de circuler sur le chemin de Cette.

Les compagnies d'embranchement ou de prolongement pourront déposer sur les différents points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et, au retour, prendre sur les points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Montpellier à Nîmes, n'userait pas de la faculté de

circuler sur cette ligne ; comme aussi dans celui où la compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

31. Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de l'adjudicataire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, l'adjudicataire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du ministre des travaux publics, et l'adjudicataire déchu des droits que ce bail lui assurait. Dans ce cas, le cautionnement déposé par l'adjudicataire restera acquis au trésor public.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

32. Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, l'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les frais de cette surveillance seront supportés par l'adjudicataire.

33. Il sera institué près de l'adjudicataire un commissaire spécialement chargé de surveiller les opérations de l'adjudicataire pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'état.

Le traitement du commissaire restera à la charge de l'adjudicataire. Les frais de surveillance, mis à la charge de l'adjudicataire par le présent article et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de quinze mille francs (15 000 fr.).

Dans le cas où l'adjudicataire ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

34. Les agents et gardes que l'adjudicataire établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

35. L'adjudicataire sera tenu de faire élection de domicile à Nîmes pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non élection de domicile à Nîmes par l'adjudicataire, toute

signification ou notification sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Gard.

36. Les contestations qui s'élèveraient entre l'adjudicataire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf recours au conseil d'état.

37. Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de cinq cent mille francs (500 000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'état, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui deviendra le cautionnement de l'adjudicataire, ne lui sera rendue qu'à la fin du bail, et sous les conditions énoncées au présent cahier des charges.

38. Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

3° ADJUDICATION.

L'exploitation a été adjugée, le 18 septembre 1844, par le préfet du Gard, aux sieurs de la Corbière, de Surville et de Molines, négociants, domiciliés à Nîmes, moyennant une redevance annuelle, au profit de l'état, de 281 000fr..66 pour chacune des quatre premières années du bail, de 381 000fr..66 pour chacune des quatre années suivantes et de 481 000fr..66 pour chacune des quatre dernières années du bail.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par une ordonnance royale en date du 1er novembre 1844.

(N° 505.)

[11 juillet 1844.]

Cours d'eau non navigables. — Indemnités. — (Sr Boulogne). *— Usines ; existence légale ; vente nationale. — La vente par l'état d'un moulin situé sur un cours d'eau non navigable et saisi nationalement sur un ancien seigneur, confère à ce moulin une existence légale. — Dès lors, en cas de suppression ou de chômage de*

l'usine nécessité par des motifs d'utilité publique, l'acquéreur a le droit de réclamer une indemnité, à moins de stipulation contraire dans l'acte de vente (*). — Mais si, par suite de travaux non autorisés et exécutés depuis la vente nationale, l'usine a été mise en état de faire emploi d'une plus grande force motrice que celle qu'elle utilisait lors de la dite vente, l'emploi de ce surcroît de force motrice ne peut donner lieu à aucune indemnité.

Le sieur Boulogne, meunier à Hannapes, s'est pourvu contre un arrêté du conseil de préfecture de l'Aisne, qui a rejeté sa demande tendant à obtenir que la compagnie du canal de la Sambre à l'Oise fût tenue de lui rendre la quantité d'eau dont il jouissait avant l'exécution de ce canal, ou de lui payer une indemnité de 122 000 fr.

L'arrêté du conseil de préfecture était fondé sur ces motifs :

Que le bail du moulin d'Hannapes fait en 1788, et l'adjudication qui en eut lieu, en 1791, comme vente nationale, constatent que ce moulin existait avant les lois nouvelles, mais non qu'il existait avant les édits de 1415, 1520 et 1672, qui prohibent, en termes exprès, contre toutes personnes, de quelque condition qu'elles soient, tout empêchement, moulin, ès rivières de Seine, d'Oise et autres affluents;

Que le moulin du sieur Boulogne est situé sur le Noirieu, qui se jette, à peu de distance de là, dans l'Oise; que le Boué se jette lui-même dans le Noirieu, en amont d'Hannapes, etc.;

Qu'ainsi le sieur Boulogne n'a droit à aucune indemnité à raison du dommage causé à son usine.

Le sieur Boulogne, qui n'avait produit devant le conseil de préfecture qu'un bail daté de 1788 et l'acte de vente nationale du 11 juin 1791, a produit devant le conseil d'état divers baux d'une date plus ancienne, et en outre, l'acte émané de l'évêque de Laon en 1139, portant concession du moulin d'Hannapes à l'abbaye de Prémontré.

La compagnie concessionnaire du canal de jonction de la Sambre à l'Oise a combattu le pourvoi du sieur Boulogne, en soutenant que le moulin d'Hannapes ne justifiait pas d'une autorisation donnée par une autorité compétente, qui pouvait seule lui donner une existence légale; qu'en effet, les droits des seigneurs sur les cours d'eau s'étaient trouvés anéantis par la suppression de la puissance féodale, d'où ils dérivaient : que les moulins dont les seigneurs se trouvaient alors propriétaires étaient rentrés dans la classe des propriétés ordinaires; que la mise en vente par l'état d'une usine confisquée sur une corporation religieuse, ne l'avait pas purgée du vice originaire qui mettait son existence en péril; qu'en vendant cette propriété avec ses servitudes actives et passives, l'état, en vertu de la garantie résultant du contrat de

---

(*) *Voir* les arrêts des 14 janvier, 22 mars et 26 novembre 1841, 15 mars 1844. Annales, 2e série, t. I, pages 97, 184, 430; t. IV, p. 237, ainsi que les arrêts des 10 août 1844 (Sr *de Carbonnières*), et 28 août 1844 (*Honnorez* c. *Fieuleine*).

vente, avait bien renoncé au droit de supprimer l'usine comme non autorisée, mais non à son droit de disposer des eaux dans un intérêt général ; que les cours d'eau en général constituent une propriété publique et commune, dont la disposition appartient à l'état.

Le ministre, consulté sur cette affaire, a pensé que l'acte de vente nationale était suffisant pour ouvrir au sieur Boulogne des droits à indemnité, à raison du dommage éprouvé par son usine, telle qu'elle existait à cette époque ; mais que depuis 1791, toute autorisation ayant manqué pour les changements apportés ultérieurement à l'usine, il n'était point dû d'indemnité pour le second tournant.

Le commissaire du roi a partagé cette opinion, et, relativement aux anciens édits invoqués par le conseil de préfecture, il a fait observer que ces édits étaient inapplicables, par leurs termes, à des rivières non navigables.

Le conseil d'état a statué en ces termes :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Severin Boulogne, meunier à Hannapes, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 10 juin 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aisne, en date du 18 février 1842, qui rejette la demande en indemnité formée par le requérant, et motivée sur le préjudice par lui éprouvé par suite du détournement de la rivière du Noirieu, qui fait mouvoir l'usine dont il est propriétaire ; ce faisant, condamner la compagnie anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise aux dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense, enregistré comme dessus le 5 novembre 1842, par lequel la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, ayant son siége à Paris, conclut à ce qu'il nous plaise déclarer le sieur Boulogne non recevable, et, subsidiairement, mal fondé dans son pourvoi avec dépens ;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus le 22 février 1843, par lequel le sieur Boulogne persiste dans ses conclusions ;

Vu la lettre enregistrée comme dessus le 23 septembre 1843, par laquelle notre ministre des travaux publics répond

à la communication qui lui a été donnée de cette affaire;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus le 28 novembre 1843, par lequel la société anonyme susdite persiste dans ses conclusions;

Vu les titres produits par le sieur Boulogne, notamment l'acte de vente nationale du 11 juin 1791;

Vu le rapport d'ingénieur du 21 juin 1843;

Vu toutes les pièces produites;

Vu les lois des 20 août 1790, 6 octobre 1791, l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI et la loi du 16 septembre 1807;

Ouï Me Nachet, avocat du sieur Séverin Boulogne;

Ouï Me Coffinière, avocat de la compagnie du canal de jonction de la Sambre à l'Oise;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le moulin dont il s'agit, situé sur une rivière qui n'est ni navigable ni flottable, existait dès l'année 1139; que, saisi nationalement sur les abbés de Prémontré, seigneurs d'Hannapes, il a été vendu par l'état, tel qu'il se poursuivait et comportait avec tournant et travaillant, aux auteurs du sieur Boulogne, le 11 juin 1791; qu'il a dès lors une existence légale, et qu'aucune clause de l'acte de vente n'interdisant à l'acquéreur ou à ses représentants le droit de réclamer indemnité en cas de chômage nécessité par des motifs d'utilité publique, le sieur Boulogne était fondé à demander qu'il fût procédé à l'évaluation du préjudice qu'il prétendait avoir éprouvé par suite du détournement des eaux motrices de son usine, et au règlement de l'indemnité à laquelle il pouvait avoir droit;

Considérant néanmoins que si, par suite des travaux extérieurs non autorisés par l'administration et exécutés depuis l'adjudication du 11 juin 1791, le moulin d'Hannapes a été mis en état de faire emploi d'une plus grande

force motrice que celle qu'il utilisait lors de la dite adjudication, l'emploi de ce surcroît de force motrice ne peut donner lieu à aucune indemnité;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aisne, en date du 18 février 1842, est annulé.

2. Le sieur Boulogne et la société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, sont renvoyés à faire procéder, conformément à la loi, à l'évaluation du préjudice allégué par le dit sieur Boulogne et au règlement, s'il y a lieu, de l'indemnité à lui due, la dite indemnité calculée sans qu'il soit tenu compte du surcroît de force motrice utilisée par le moulin d'Hannapes, en sus de celle que cette usine employait lors de la vente du 11 juin 1791.

3. La société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise est condamnée aux dépens.

(N° 506.)

[15 juillet 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Badinaud c. la Cie des mines de Montrambert). — *Offres et demandes.* — ***La présentation au jury du tableau des offres et des demandes en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, est une formalité substantielle, dont l'omission emporte nullité.***

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

. . . .

Sur le quatrième moyen:

Vu l'art. 37, n° 1, et l'art. 42 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en droit, que l'art. 37, n° 1, exige du magistrat directeur qu'il place sous les yeux du jury le tableau des offres d'indemnité qui ont été faites à l'exproprié et des

demandes que celui-ci a notifiées ; formalité essentielle dont le but est que, au moment de régler l'indemnité, le jury soit instruit complétement des prétentions successives que les parties ont élevées l'une à l'égard de l'autre ;

Attendu, en fait, que le procès-verbal des opérations du jury constate que le magistrat directeur a déposé les plans parcellaires des lieux expropriés; mais qu'il ne résulte d'aucune de ses énonciations que ce magistrat ait présenté au jury le tableau des offres et demandes que les parties s'étaient réciproquement fait signifier les 18 et 30 octobre, et le 2 novembre 1843 ;

D'où suit, aux termes de l'art. 42, la nullité des opérations du jury ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens ;

Cassé, etc.

(N° 507.)

[15 juillet 1844.]

Expropriation pour utilité publique.—(Cie des mines de Montrambert). — *Indemnité supérieure à la demande.* — *Le jury d'expropriation ne peut accorder une indemnité en argent supérieure à celle qui a été demandée, alors même que l'exproprié réclamait en outre la confection de travaux à l'égard desquels le jury a gardé le silence : on ne peut prétendre que l'excédant d'indemnité doit être considéré comme ayant été accordé en dédommagement des travaux réclamés, pour lesquels aucune dépense n'est allouée.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour ;

Vu l'art. 39, paragraphe dernier, et l'art. 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que, devant le jury comme dans l'exploit du 28 octobre 1843, signifié en réponse aux offres de la compagnie, le défendeur a soutenu entre autres prétentions que, si on ne prenait de sa propriété que l'espace occupé par le chemin de fer et par le triangle sud-est que le tracé de ce chemin sépare du surplus de la parcelle, l'indemnité devait être de 9 fr. par mètre quarré, et que, en outre, un mur de clôture devait être construit aux frais de la compagnie, à la hauteur de 2 mètres, entre le chemin de fer et le restant de la propriété;

Que la compagnie persistant dans ses offres qui avaient été notifiées le 18 octobre, s'est soumise à payer 5 francs par chaque mètre de terrain sur lequel le chemin serait assis;

Que, en cet état, le jury a décidé qu'il y avait lieu d'acheter l'angle sud, et a réglé son prix et celui du terrain destiné à recevoir le chemin de fer à 13fr.50 le mètre quarré;

Qu'en accordant pour indemnité une somme qui dépasse celle même qui avait été demandée par l'exproprié, le jury a excédé ses pouvoirs et manifestement violé l'article 39, paragraphe dernier;

Que vainement on objecterait que le silence gardé par le jury quant à la construction de la muraille de clôture doit faire supposer que l'indemnité plus forte allouée pour chaque are de terrain est le dédommagement de cet ouvrage, qui n'avait pas de valeur déterminée et dont le jury n'a pas explicitement alloué la dépense; en effet, à l'aide d'une pareille interprétation, le jury s'arrogerait indirectement, malgré la défense de l'article 39, la faculté de porter le prix des terrains expropriés à un taux supérieur à la demande elle-même;

Casse, etc.

(N° 508.)

16 juillet 1844.]

Rectification de la route départementale n° 4, *de Lons-le-Saulnier à Genève, aux abords et dans la traverse de Saint-Claude* (Jura), *et établissement d'un pont suspendu sur le Tacon.*

1° ORDONNANCE DU ROI ET TARIF (5 mai 1844).

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Il sera procédé, par voie de publicité et de concurrence, à l'adjudication des travaux à exécuter pour la rectification de la route départementale du Jura n° 4, de Lons-le-Saulnier à Genève, aux abords et dans la traverse de Saint-Claude, et pour la construction d'un pont suspendu sur le Tacon.

L'adjudication sera passée aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente ordonnance et au rabais de la durée d'un péage à percevoir sur le pont, conformément au tarif arrêté ci-après. L'administration déterminera le maximum de la jouissance de ce péage dans un billet cacheté, qui ne sera ouvert qu'après le dépôt des soumissions.

L'adjudicataire recevra, à titre de subvention, une somme de deux cent trente mille francs, dont moitié sur les fonds du budget des travaux publics et moitié sur ceux du ministère de l'intérieur. Le payement de cette somme aura lieu aux époques déterminées par le cahier des charges.

2. Le tarif du péage est fixé comme il suit :

	c.
Personne à pied, chargée ou non, ou traînant une brouette . . .	05
Cheval ou mulet, chargé ou non, et le conducteur ou cavalier. .	15
Ane ou ânesse, chargé ou non, avec le conducteur.	10
Bœuf ou vache non attelé, porc.	05
Mouton, brebis, chèvre, chevreau, veau, cochon de lait.	02

Lorsque les bœufs ou vaches, porcs, moutons, brebis, chèvres, chevaux, veaux et cochons de lait seront au-dessus de cinquante, le droit sera réduit d'un quart.

Les conducteurs de ces animaux payeront la taxe pour une personne à pied.

Voitures de roulage ou de marchands.

Voiture vide, attelée d'un cheval ou mulet, avec le conducteur. .	10
Chaque cheval ou mulet en sus, attelé ou non.	10
Voiture chargée, attelée d'un cheval ou mulet, avec le conducteur.	30
Chaque cheval ou mulet en sus, attelé ou non.	20

Voitures particulières et publiques.

Voiture particulière ou publique, non suspendue sur ressorts, attelée d'un cheval ou mulet, quel que soit le nombre de personnes, avec chargement et conducteur.	40
Chaque cheval ou mulet attelé, en sus.	10
Voiture particulière ou publique, suspendue sur ressorts, attelée d'un cheval ou mulet, quel que soit le nombre de personnes, avec conducteur et chargement.	50
Chaque cheval ou mulet attelé, en sus.	15

Voitures de poste.

Voiture ou chaise de poste, attelée de deux chevaux, quel que soit le nombre de personnes, y compris le retour à pied levé des chevaux et postillon.	75
Chaque cheval en sus, attelé ou non, y compris le retour à pied levé et le postillon.	25

Charettes de la campagne.

Charrette vide, attelée d'un ou de deux bœufs ou vaches, avec le conducteur.	10
Charrette chargée, attelée d'un ou de deux bœufs ou vaches, avec le conducteur.	20
Chaque bœuf ou vache en sus.	05

Toute charrette attelée de chevaux ou mulets, et transportant des marchandises, sera considérée comme voiture de roulage.

Sont exempts du péage (outre *les exemptions d'usage*) :

Les convois funèbres venant de la banlieue, à leur entrée en ville ; les prêtres et les ministres des cultes dissidents, dans l'exercice de leur ministère, ainsi que les enfants de chœur ou acolytes dont ils sont suivis ; les sœurs de charité ;

Les élèves des colléges, écoles ou pensions conduits à la promenade par leurs maîtres ou maîtresses ; les enfants allant recevoir l'instruction primaire ou religieuse et en revenant.

3. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre secrétaire d'état des travaux publics.

2° CAHIER DES CHARGES.

Clauses ordinaires et communes aux ponts suspendus :

Voir *le cahier des charges du pont de Pascau*, *Lois et ordonnances*, 2e série, t. I, 1841 (nº 68, page 327).

Variantes et clauses locales.

Extrait de l'art. 1er. Durée des travaux. . . . . deux ans.

Longueur totale du pont, entre le nu des parements intérieurs des supports. . . . . $148^{m}.00$

Le pont sera formé d'une seule travée.

Largeur entre les garde-corps = 7 mètres ; savoir :	Voie charretière.	$4^{m}.80$
	Deux trottoirs.	$2^{m}.20$
Hauteur du tablier au-dessus du fond de la rivière.	Au milieu du pont.	$51^{m}.50$
	Près des supports.	$50^{m}.00$

Suite de l'art. 1er. Les travaux consistent :

1° Dans la construction d'un pont suspendu sur la rivière du Tacon, entre le rocher des Étapes et le jardin de madame la comtesse de Courten ;

2° Dans l'établissement d'une portion de route neuve destinée à raccorder la route départementale nº 4 avec l'entrée du pont ;

3° Dans la construction de deux autres routes de raccordement, partant de la sortie du pont, et aboutissant, l'une à la rue de l'Horloge, l'autre à l'origine du chemin vicinal de Saint-Claude, à Septmoncel ;

4° Dans la restauration et l'amélioration de la rue de l'Horloge et de la place du marché.

1° *Pont.*

Le pont sera établi dans l'emplacement indiqué par une ligne rouge sur le plan présenté par les ingénieurs des ponts et chaussées du département du Jura, sous les dates des 25 et 26 août 1843 et annexé au présent cahier des charges. Le parement intérieur du support de gauche sera placé sur le rocher des Étapes entre les profils nº 83 et nº 84 du plan, à 1^{m} 00 de distance du profil nº 84.

Les deux extrémités du tablier seront établies sur la même horizontale et au niveau de la chaussée de raccordement au profil nº 84. Le tablier sera construit suivant un arc de cercle ou de parabole, ayant pour corde la distance entre les parements intérieurs des supports, et pour flèche $1^{m}.50$.

L'axe du pont sera d'ailleurs dans le prolongement de la ligne droite qui va du profil nº 78 du tracé de raccordement au profil nº 84 du même tracé.

Le système de suspension du pont sera en barres de fer ou en fils de fer, au choix de l'adjudicataire.

Les dimensions transversales des chaînes ou des câbles de suspension seront calculées de manière qu'au moment de l'épreuve dont il sera fait mention en l'art. 3, le maximum de tension n'excède pas, par millimètre quarré de section, 12 kilogrammes pour les fers en barre et 18 kilogrammes pour les fils de fer.

Toutes les maçonneries qui entreront dans la construction du pont, seront à bain de mortier hydraulique au-dessous du tablier; les chaînes d'angles et l'assise de couronnement, au moins, seront en pierres de taille. Au-dessus du tablier, tous les parements vus seront également en pierres de taille, taillées à la fine boucharde, avec arêtes relevées d'un trait de ciseau. Tous les parements vus seront du reste bien dressés, ragréés et rejointoyés.

Quel que soit le système adopté pour l'amarrage, des galeries d'écoulement des eaux ou d'assainissement seront établies au fond des puits ou galeries d'amarre.

2° *Route à ouvrir à l'entrée du pont.*

La nouvelle portion de route à établir entre la poudrière de Saint-Blaise et l'aqueduc voisin de la poudrière, aboutira à 1m.00 du profil n° 84 du plan.

Le tracé offrira en plan les alignements et courbes indiqués sur ce même plan.

Les rampes du profil en longueur seront les suivantes :

Du n° 1 au n° 13, rampe de 0m.0055 sur une longueur de	240m.85
Du n° 13 au n° 27, rampe de 0m.0235 sur une longueur de	205m.55
Du n° 27 au n° 69, rampe de 0m.0225 *id.*	755m.90
Du n° 69 à l'entrée du pont, niveau *id.*	168m.10
Longueur totale	1 370m.40

La longueur totale sera de 1 370m.40.

La largeur de la chaussée en empierrement sera de.	7m.00
Celle de chacun des accotements de 0m.50; pour deux. . .	1m.00
La largeur totale de la route sera de	8m.00

On établira de 100 mètres en 100 mètres, pour le dépôt des matériaux d'entretien, des gares élevées de 0m.20 au-dessus du niveau de la route, et ayant 10m.00 de longueur sur 2m.50 de largeur.

Les accotements seront pavés sur toute leur largeur.

Les talus en déblais seront réglés à 45 degrés dans les terrains autres que le roc. Le pied de ces talus sera revêtu d'un rang de moellons jointifs, ayant 0m.25 de hauteur. Les talus en déblais dans le roc seront réglés à un dixième de fruit.

Les talus en remblai seront réglés à 3 mètres de base pour 2 mètres de hauteur, excepté dans le cas où ces remblais seraient formés de déblais de rocher. Dans ce cas les talus pourront être réglés à 45 degrés, aussi bien que dans le cas où ils seraient revêtus d'enrochements en forme de perrés. Les talus en terre seront du reste semés et gazonnés dans tous les points où la chose sera possible.

Dans toutes les parties en remblai, et au besoin des deux côtés de la route, on établira des banquettes de garantie, ayant $1^m.00$ de largeur à la base et $0^m.75$ de hauteur. Le parement extérieur de ces banquettes sera gazonné, et, dans le plan du talus en remblai, le parement intérieur sera garni d'un perré en pierres proprement équarries, et monté avec un fruit de un dixième. La largeur des banquettes sera prise en dehors de la largeur générale assignée à la route. Pour l'écoulement des eaux pluviales, on ménagera de 40 mètres en 40 mètres sous ces banquettes, des barbacanes en forme d'aqueduc ayant $0^m.25$ de section en quarré.

Les accotements pavés formeront, tant avec les revêtements des talus qu'avec ceux des banquettes, des rigoles pour l'écoulement des eaux, dont la pente en travers sera réglée de manière qu'elles aient $0^m.10$ de profondeur.

Un grand aqueduc sera établi à la remonte de la route et du ruisseau qui sort du réservoir d'eau des fontaines de la ville. Cet aqueduc aura $0^m.90$ d'ouverture et $1^m.60$ de hauteur. Quatre autres aqueducs ayant $0^m.60$ d'ouverture et $0^m.90$ de hauteur, seront établis : le premier entre les profils n° 27 et n° 28, le second au chemin de Mouton, le troisième entre les profils n°s 45 et 46, le quatrième au n° 76.

Si en cours d'exécution, de nouveaux aqueducs, ayant même de plus fortes dimensions, sont reconnus nécessaires, l'adjudicataire sera tenu de les établir à ses frais.

Tous ces aqueducs seront construits en maçonnerie hydraulique : les têtes seront en pierre de taille, taillées suivant les plans des talus. Ils seront recouverts avec des dalles; ils auront tous un radier général en maçonnerie, dont la surface inférieure sera descendue jusqu'au niveau du sol de fondation des piédroits. Dans le cas où ils seraient à une seule tête, ils seront précédés d'une cuvette ou puisard, dont la largeur sera prise en dehors de celle de la route. Si un aqueduc débouche sur un talus en remblai, ce talus sera garni d'un perré en pierres brutes, jusqu'à son pied, sur une largeur égale au débouché de l'aqueduc.

3° *Routes à la sortie du pont.*

A la sortie du pont, les deux routes de raccordement avec la rue de l'Horloge et le chemin de Septmoncel, seront dirigées en ligne droite, dans le prolongement de l'axe du pont, jusqu'à 62 mètres de la façade de la maison de madame de Courten. A partir de ce point, ces routes se sépareront; la première aura pour directrice un arc de cercle de 30 mètres de rayon, qui se terminera dans la rue de l'Horloge, vis-à-vis la séparation des maisons Chavet et Lançon; la seconde aura pour directrice un arc de cercle de 35 mètres de rayon qui se terminera en face de l'angle de la tour de la cathédrale.

La partie commune aux deux routes sera horizontale depuis la sortie du pont jusqu'à la place Saint-Pierre. A partir de ce point on établira une seule rampe uniforme, jusqu'à la fin de la route de raccordement avec la rue de l'Horloge, de manière qu'à l'extrémité de cette rampe, la chaussée soit au niveau de celle de la rue A partir de la bifurcation des deux courbes, la route de raccordement avec le chemin de Septmoncel

présentera une seule pente uniforme, réglée de manière que la chaussée de cette route se trouve, prés de la cathédrale, au niveau du terrain; l'établissement de cette route nécessitera le déplacement de la fontaine qui existe maintenant sur la place Saint-Pierre. L'adjudicataire sera tenu de faire ce déplacement et de remonter la fontaine hors de la route.

Les chaussées de ces routes auront une largeur de 6 mètres; elles seront bordées de chaque côté, par des rigoles pavées ayant 1m.00 de largeur et 0m.10 de profondeur. La largeur totale sera de 8 mètres pour chacune des routes.

4° *Restauration et amélioration de la rue de l'Horloge et de la place du Marché.*

Les ouvrages à faire pour la restauration de la rue de l'Horloge, consisteront dans la démolition du pavé actuel qui est en cailloux roulés, et dans le remplacement de ce pavé par une chaussée en empierrement; cette chaussée sera accompagnée de chaque côté de rigoles pavées s'appuyant contre les maisons et ayant 1m.00 de largeur et 0m.10 de profondeur. La restauration s'étendra sur une longueur de 64 mètres.

A partir de l'extrémité de la rue de l'Horloge ou de son intersection avec la rue Mercière, on établira une seule pente uniforme de 0m.052 par mètre jusqu'à la rencontre de la rue du Pré-au-Coin, de manière que la chaussée de cette rampe soit au niveau de celle de la rue du Pré. Le pavé actuel des places du Marché et du Coin sera également démoli sur une largeur de 8 mètres, et on y substituera une chaussée en empierrement ayant 7 mètres de largeur, et accompagnée de rigoles pavées pareilles à celles de la rue de l'Horloge : la longueur de route à construire est de 80 mètres.

La route ainsi construite devra se raccorder parfaitement, pour les courbes, les rigoles et la hauteur de la chaussée, avec la rue du Pré, la rue sur le Poyat et la rue Mercière.

Les chaussées d'empierrement des routes des raccordements seront formées d'une seule couche de pierres cassées à un échantillon tel qu'elles puissent passer en tous sens dans un anneau ayant 0m.06 de diamètre. L'épaisseur de cette couche sera de 0m.27. Elle sera recouverte d'une couche de sable, tuf ou menu gravier, ayant une épaisseur de 0m.03, de télle sorte que l'épaisseur totale de la chaussée sera de 0m.30.

Avant d'être livré à la circulation, cet empierrement sera tassé et comprimé au moyen d'un rouleau du poids de 4 000 kilogrammes qui passera dix fois au moins sur chaque partie de la chaussée.

Les chaussées présenteront à l'extérieur la forme d'un arc de cercle ayant pour corde la largeur et pour flèche le quarantième de cette même largeur. Le fond de la chaussée ou la forme sera réglé suivant un arc de cercle parallèle à l'arc extérieur, de telle sorte que la chaussée aura en tous ses points l'épaisseur fixée plus haut et qui devra exister après le tassement.

Tous les pavages seront soigneusement exécutés en pavé d'échantillon, ayant au moins 0m.20 de queue.

L'adjudicataire s'engage à n'employer dans les travaux que des matériaux de bonne qualité et à se conformer à toutes les règles d'une

construction solide. Il lui est expressément interdit de placer des bois dans le corps ou sous la base des massifs de maçonnerie. Tous les bois et fers seront recouverts d'une peinture à l'huile à trois couches.

L'adjudicataire sera tenu d'acquérir de ses deniers tous les terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement du pont et des routes aux abords.

La maison et le jardin de madame de Courten seront achetés en totalité par l'adjudicataire; les parties de ce jardin ou de cette maison qui ne seraient pas occupées par les constructions seront remises à l'administration en toute propriété, aussitôt après la réception des travaux, sans que l'adjudicataire puisse prétendre à en jouir pendant la durée de la concession.

Dans le cas où l'adjudicataire serait obligé d'acquérir en totalité la maison du sieur Chavet, située à l'angle de la rue de l'Horloge et de la place Saint-Pierre, il restera libre de disposer, ainsi qu'il l'entendra, du terrain occupé par cette maison, jusqu'à une ligne parallèle à l'axe de la route et distante de cet axe de 5 mètres.

Dans aucun cas l'adjudicataire ne pourra se prévaloir du montant de la dépense, à quelque taux qu'elle s'élève, tant en travaux qu'en indemnités, pour réclamer aucune allocation supplémentaire.

Clause additionnelle. — (*Lettre du sous-secrétaire d'état des travaux publics, du* 1er *juillet* 1844.)

A partir des piédestaux qui surmonteront les puits d'amarre, et jusqu'au point où la route de raccordement du chemin de Septmoncel coupera la rampe qui conduit actuellement à la cathédrale, on établira du côté de la place Saint-Pierre, un mur de soutenement en pierres proprement piquées et posées à bain de mortier hydraulique. Ce mur aura, au niveau de la route, $0^m.50$ d'épaisseur. Il sera couronné par une assise en pierre de taille, formant parapet et ayant $0^m.35$ de hauteur. La surface intérieure de ce parapet sera placée à l'aplomb du bord de la route, dont l'accotement sera pavé, à partir du mur, sur $0^m.50$ de largeur. Pour descendre de la route sur la place, on établira deux rampes d'escalier symétriquement placées, par rapport à l'axe de la porte de la cathédrale, et qui aboutiront à une plate-forme placée au niveau de la route ; l'escalier et la plate-forme seront en pierre de taille. Les marches seront perpendiculaires au mur de soutenement; elles auront $1^m.50$ de longueur, $0^m.15$ de hauteur et $0^m.35$ de largeur. La plate-forme aura $3^m.00$ de longueur et la même largeur que les marches d'escalier. Les rampes et la plate-forme seront accompagnées d'une balustrade ou garde-fou en fer forgé qui y sera scellée à demeure et dont la main courante sera placée à $1^m.00$ de hauteur.

Art. 2, *conforme à l'art.* 2 *du pont de Pascau, sauf le* 5e *paragraphe*, où la perte du cautionnement et la déchéance ne sont pas stipulés pour le cas de retards dans la présentation du projet ou dans la mise à œuvre.

Art. 3, *conforme à l'art.* 3 *du pont de Pascau, sauf l'addition suivante:*

L'ouverture du pont et la perception du péage ne seront autorisées que si les routes aux abords sont entièrement terminées.

Art. 4, *conforme à l'art.* 4 *du pont de Pascau, sauf l'addition suivante :*

L'entretien des portions de route ouvertes aux abords du pont sur les deux rives passera à la charge du département du Jura ou de la ville de Saint-Claude, suivant l'usage auquel ces portions de route sont destinées, six mois après l'achèvement des ouvrages constaté par un procès-verbal de réception.

Art. 5. *Les deux premiers paragraphes conformes aux deux premiers paragraphes de l'art.* 6 *du pont de Pascau.*

L'adjudicataire raccordera à ses frais toutes les voies publiques que rencontreront les portions de route ouvertes aux abords du pont, de manière à procurer partout un accès facile.

Art. 6, *conforme à l'art.* 7 *du pont de Pascau.*

Art. 7, *conforme à l'art.* 8 *du pont de Pascau, sauf les variantes suivantes :*

L'adjudicataire recevra, à titre de subvention, sur les fonds du trésor, une somme de 230 000 fr. Cette somme sera payée par tiers ; savoir : le premier tiers lorsque le tiers des travaux aura été exécuté ; le second tiers, après l'exécution des deux tiers des travaux, et le troisième tiers, après l'achèvement complet et la réception définitive des ouvrages.

Art. 8, *conforme à l'art.* 9 *du pont de Pascau.*

Art. 9, *conforme aux paragraphes* 1 *et* 4 *de l'art.* 10 *du pont de Pascau.*

Articles 10 *et* 11, *conformes aux articles* 11 *et* 12 *du pont de Pascau.*

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée le 4 juillet 1844, par le préfet du Jura, aux sieurs Escarraguel, frères, de Bordeaux, et Falque aîné, de Marseille, moyennant la concession des droits à percevoir sur le pont, pendant 24 ans, et une subvention de 230 000 fr.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre, le 16 juillet 1844.

(N° 509.)

[18 juillet 1844.]

Travaux publics. — (Concessionnaires du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.) — *Concessions ; décision ministérielle ; pourvoi ; fin de non-recevoir.* — *L'arrêté du préfet qui prescrit à un concessionnaire d'un canal l'exécution de certains travaux destinés à prévenir des*

dommages, et la décision ministérielle approbative de cet arrêté, constituent de simples mises en demeure et ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse. — Ces décisions ne font pas obstacle à ce que les contestations relatives à l'application du cahier des charges soient portées devant le conseil de préfecture seul compétent pour y statuer (*).

La compagnie concessionnaire du canal de la Sambre à l'Oise s'est pourvue contre une décision ministérielle approbative d'un arrêté du préfet de l'Aisne, en date du 5 octobre 1841, qui prescrivait à cette compagnie l'exécution de certains travaux destinés à empêcher la submersion d'un chemin vicinal occasionnée par la construction du canal.

Le pourvoi était fondé sur les moyens suivants :

1° Incompétence et excès de pouvoir du préfet et du ministre, par suite de la violation des art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et 23 du cahier des charges pour la concession du canal;

2° Extension et fausse application de l'art. 2 du cahier des charges;

3° Violation des principes consacrés par la jurisprudence du conseil d'état sur les dommages indirects.

Le ministre a fait observer que lorsque la compagnie s'était présentée pour la première fois devant l'administration, elle s'était bornée à réclamer, au sujet des travaux prescrits par l'arrêté du 5 octobre 1841, sans décliner la compétence du préfet; que, du moment où elle faisait valoir ce moyen en se fondant sur les dispositions de son cahier des charges, il y avait lieu de la renvoyer purement et simplement devant le conseil de préfecture, pour faire juger la question que soulevait l'exécution du dit arrêté.

L'ordonnance suivante a statué conformément à ces observations.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des concessionnaires du canal de jonction de la Sambre à l'Oise représentant la société anonyme, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 14 août 1843, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du préfet du département de l'Aisne, en date du 5 octobre 1841, et une décision de notre ministre des travaux publics, en date du 15 mai 1843, approbative du dit arrêté, qui enjoignent à la société requérante de faire exécuter à

(*) *Voir* l'ordonnance du 6 juin 1844, page 357.

ses frais certains travaux y énoncés à l'effet d'assurer l'écoulement des eaux, dont le cours aurait été modifié par les travaux du canal près du chemin vicinal de grande communication de Crécy-sur-Serre à Saint-Quentin; ce faisant, décharger la compagnie de tous travaux ou indemnités mis à sa charge par les dits arrêtés; très-subsidiairement, restreindre les travaux à ceux mentionnés dans la requête des concessionnaires, ou prononcer comme équivalent une indemnité de 800 fr.;

Vu l'arrêté du préfet du 5 octobre 1841 et la lettre en date du 15 mai 1843, par laquelle le sous-secrétaire d'état des travaux publics annonce que le ministre a approuvé l'arrêté précité;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 13 avril 1844, par laquelle notre ministre des travaux publics conclut au renvoi de la contestation devant le conseil de préfecture;

Vu toutes les pièces produites;

Vu le cahier des charges de la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise;

Vu l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Ouï Me Coffinières, avocat des requérants;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'arrêté et la décision qui nous sont déférés ne constituent que de simples mises en demeure et ne font pas obstacle à ce que la contestation relative à l'application des dispositions de l'art. 2 du cahier des charges soit portée devant le conseil de préfecture, seul compétent pour y statuer;

Art. 1er. La requête des concessionnaires du canal de jonction de la Sambre à l'Oise est rejetée.

(N° 510.)

[23 juillet 1844.]

Rivières flottables. — (Mis de Dauvet.) — *Canal de dérivation ; travaux non autorisés ; compétence. — Le comblement du canal de dérivation d'une rivière flottable et la suppression d'une banque en terre établie sur la berge du dit canal peuvent constituer des contraventions de grande voirie, et dès lors le conseil de préfecture est compétent pour en connaître. — Décidé que ces faits n'étaient pas punissables, dans l'espèce, attendu que le canal et la banque supprimés étaient la propriété du prévenu (*), qu'ils avaient été établis par ses auteurs sur leur propre terrain et pour le service d'un moulin qui n'existait plus, et que d'ailleurs cette suppression n'avait pas eu pour effet de porter préjudice à l'état de la rivière (**).*

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le marquis de Dauvet,

(*) Contrairement à la présente décision, le conseil d'état a jugé maintes fois que, dans le cas d'entreprises illicites sur les rivières ou canaux navigables, le conseil de préfecture devait réprimer la contravention sans s'arrêter à l'exception de propriété opposée par le prévenu, les deux questions étant indépendantes l'une de l'autre. *Voir* notamment les ordonnances des 19 janvier 1832, 1er août 1834, 2 janvier 1835, 24 avril et 14 décembre 1837, 25 janvier 1838, 1er juillet 1839, 4 juin 1841, 9 décembre 1843, 1er février et 22 août 1844 (Annales, 1re série, t. II, page 119; t. IV, page 304; t. V, page 77; t. VII, page 286; t. VIII, pages 119, 205; t. IX, page 278; 2e série, t. I, page 345; t. IV, pages 43, 152). Le même principe a été appliqué en matière de contravention à la police des routes. Ordonnances des 16 mars et 26 octobre 1836, 22 août 1838, 30 juin 1839, 13 février et 16 juillet 1841, 13 avril 1842 (Annales, 1re série, t. VI, page 224; tome VII, page 109; t. VIII, page 387; t. IX, page 272; t. X, pages 220, 358; 2e série, t. II, page 186).

(**) Un arrêt du conseil d'état du 17 juillet 1843 (Annales, 2e série,

propriétaire, demeurant à Paris, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 22 janvier 1840, tendant à ce qu'il nous plaise annuler pour cause d'incompétence, d'excès de pouvoir et de mal jugé, trois arrêtés du conseil de préfecture de l'Eure, en date des 14 et 21 décembre 1839, par lesquels le dit conseil: 1° renvoie l'affaire à huitaine; 2° enjoint au marquis de Dauvet de défendre sur un fait non mentionné dans la citation qui lui a été adressée; 3° le condamne à 500 fr. d'amende pour avoir

---

t. III, page 345) a également décidé qu'un dépôt effectué sur l'emplacement du marchepied de halage n'était pas punissable, par le motif que le service de la navigation n'en avait éprouvé aucun obstacle. Mais cette doctrine, qui serait de nature à susciter de nombreuses résistances à l'action de l'administration en matière de grande voirie, ne nous semble pas devoir prévaloir. Elle semble d'ailleurs en opposition avec la jurisprudence même du conseil d'état. En effet, dans le texte des nombreux arrêts qui ont statué sur des travaux entrepris sur le domaine de la grande voirie, on ne voit pas que l'administration ait été tenue de prouver que le fait incriminé ait été dommageable, ni que le prévenu ait été admis à prouver qu'il ne l'était pas. *Voir* notamment, en ce qui concerne les rivières et canaux navigables, les arrêts des 1er août 1834, 26 novembre 1839, 23 février, 4 juin et 17 août 1841, 8 mars 1844 (Annales, 1re série, t. IV, page 309; t. X, page 115; 2e série, t. I, pages 145, 237, 366; t. IV, page 228). Rien ne constate non plus que cette preuve ait été faite dans les affaires suivantes, relatives à des anticipations ou à des dépôts sur des chemins de halage; ordonnances des 25 avril 1842, 4 mai et 1er juin 1843 (Annales, 2e série, t. II, page 196; t. III, pages 227 et 305). Il en est de même en ce qui concerne les dépôts faits sans autorisation sur les routes (*Voir* les arrêts rapportés au mot *Routes* (10) (11) de la Table décennale). Enfin, en matière d'alignements, les travaux exécutés sans autorisation à un bâtiment situé le long et joignant une route sont punis d'une amende de 300 fr., lors même qu'ils ne sont pas confortatifs: ordonnances des 30 juin 1843 et 30 mai 1844 (Annales, 2e série, t. III, page 327; t. IV, page 342). Peut-être le conseil d'état a-t-il été déterminé, dans l'espèce actuelle, par cette considération que la suppression d'une prise d'eau ne peut qu'être profitable à une rivière, et qu'elle ne rentre pas dès lors dans les termes de l'article 1er de l'arrêt du 24 juin 1777, qui défend à toutes personnes de faire *constructions* ou *empêchements* quelconques sur ou au long des rivières navigables. *Voir* ci-après, page 428, les observations présentées par l'administration sur une autre contravention reprochée au sieur de Dauvet. L'ordonnance intervenue dans cette dernière affaire (26 juillet 1844) reconnaît que tout *travail* exécuté sans autorisation sur le bord ou le long des rivières navigables et flottables constitue une contravention de grande voirie,

comblé un canal dérivé de la rivière flottable de l'Iton, détruit une digue en terre faisant partie de la berge du dit canal et à rétablir le canal et la digue dans leur état primitif;

Vu les trois arrêtés attaqués ;

Vu une seconde requête fournie par le marquis de Dauvet, la dite requête enregistrée au secrétariat général du conseil d'état le 21 mars 1840 ;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui avait été donnée du présent pourvoi , la dite lettre adressée au vice-président de notre conseil d'état et enregistrée comme dessus, le 31 juillet 1841 ;

Vu le mémoire en réplique fourni par le marquis de Dauvet, le dit mémoire enregistré au secrétariat général du conseil d'état, le 22 février 1842 ;

Vu une nouvelle requête en production de pièces, enregistrée au secrétariat général du conseil d'état, le 24 février 1844 ;

Vu les trois procès-verbaux rédigés par le commissaire de police d'Évreux , en date des 23 et 31 octobre, et 9 novembre 1839, à l'effet de constater que le marquis de Dauvet a détruit une digue en terre élevée sur la berge d'un canal destiné autrefois à l'alimentation d'un moulin à tan, et, au moyen des terres provenant de cette digue, comblé le dit canal ;

Vu la citation donnée par le préfet de l'Eure au marquis de Dauvet, à l'effet de le faire comparaître devant le conseil de préfecture, le 19 novembre 1839;

Vu les deux jugements rendus par le tribunal civil d'Évreux , en date du 31 août 1842 ;

Vu l'arrêt de la cour royale de Rouen, confirmatif des deux jugements ci-dessus, le dit arrêt en date du 13 décembre 1843 ;

Vu le plan des lieux ;

Ensemble toutes les pièces qui composent le dossier;

Vu l'ordonnance de 1669;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Ouï Me Garnier, avocat du requérant;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la compétence:

Considérant que d'après les procès-verbaux en date des 21, 23 et 31 octobre, et 9 novembre 1839, le marquis de Dauvet était prévenu:

1° D'avoir comblé un canal destiné à l'exploitation d'un moulin et qui tirait ses eaux de la rivière flottable de l'Iton;

2° D'avoir détruit une banque en terre située sur la berge du dit canal et en faisant partie;

Que ces faits reprochés au marquis de Dauvet pouvaient constituer des contraventions de grande voirie, et que dès lors, aux termes de la loi du 29 floréal an X, le conseil de préfecture était compétent pour en connaître (1);

Au fond:

Considérant qu'il résulte de l'arrêt de la cour royale de Rouen précité:

Que le canal de dérivation dont il s'agit a été creusé par les auteurs du marquis de Dauvet dans un terrain à eux appartenant, et, seulement, pour le service d'un moulin à tan actuellement supprimé (2);

---

(1) Le marquis de Dauvet se fondait sur son droit de propriété pour décliner la compétence du conseil de préfecture.

(2) Le ministre faisait remarquer que, d'après la jurisprudence du conseil d'état, conforme au principe posé dans les anciennes ordonnances, et notamment dans celle du 10 août 1694, les bras et canaux des rivières navigables suivent la condition de celles-ci; qu'ainsi, en cas d'entreprise formée sans autorisation sur leur cours, il doit être procédé comme en matière de grande voirie (Ordonnances des 22 janvier 1824, 21 juin 1826, 16 mai 1827, 28 janvier 1835, 8 mars 1844).

Que la banque en terre située sur la berge du dit canal a été formée au moyen des terres provenant de l'établissement du dit canal et qu'elle est aussi la propriété du marquis de Dauvet ;

Que d'ailleurs il résulte de l'instruction que la suppression du canal et de la banque n'ont pas eu pour effet de porter préjudice à l'état de la rivière de l'Iton (3) ;

Que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Eure a condamné le marquis de Dauvet à 500 fr. d'amende et à rétablir les lieux dans leur état primitif ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de l'Eure, en date du 21 décembre 1839, est annulé.

(N° 511.)

[26 juillet 1844.]

Rivières flottables. — (Marquis de Dauvet.) — *Travaux non autorisés ; contravention. — Les règlements de la grande voirie interdisent, sous peine de contravention, à tous propriétaires riverains, d'exécuter sans autorisation aucun travail sur le bord ou le long des rivières navigables et flottables. — Décidé qu'il n'y avait pas lieu, dans l'espèce, de condamner le prévenu à l'amende, attendu que les travaux non autorisés se bornaient à la réparation d'excavations et de crevasses qui s'étaient formées naturellement dans le marchepied de la rivière, rendaient le passage dangereux et nécessitaient de promptes réparations ; attendu, d'ail-*

---

(3) Le procès-verbal de contravention énonçait que la suppression de cette banque exposait le hameau de Saint-Germain-de-Navarre au débordement de l'Iton.

leurs, que ces travaux n'avaient porté aucun préjudice à l'état de la rivière.

Deux procès-verbaux du commissaire de police de la ville d'Évreux ont constaté que le marquis de Dauvet avait fait boucher une excavation sur la rive droite du canal flottable de l'Iton, le long de la rue Saint-Germain-de-Navarre, qui borde cette rivière, et qu'il avait fait placer des pieux et un revêtement en planches pour soutenir les terres rapportées sur ce point.

Ce travail ayant été fait sans autorisation, le conseil de préfecture a condamné le prévenu à 300 fr. d'amende.

Le marquis de Dauvet s'est pourvu contre cet arrêté. Il alléguait qu'il s'agissait, dans l'espèce de travaux qui, à raison de leur faible importance, pouvaient être effectués sans l'intervention de l'administration. Il se présentait d'ailleurs comme substitué au droit de la maison de Bouillon à la jouissance exclusive des eaux de l'Iton.

Le ministre s'est appuyé sur divers arrêts et décisions du conseil d'état pour soutenir que l'Iton avait été déclaré flottable il y a près d'un siècle, non dans l'intérêt privé du duc de Bouillon, mais dans un intérêt général; que cette rivière était domaniale, et soumise comme telle au régime de la grande voirie.

Relativement au point de savoir si les travaux pouvaient être exécutés sans autorisation, le ministre a dit : « J'admets que les travaux dont il s'agit se réduisent en définitive à de simples réparations et qu'ils aient été exécutés sans qu'il en soit résulté de dommages. En conclura-t-on que l'on puisse, en pareille circonstance, permettre aux riverains d'agir indépendamment de l'autorisation de l'administration? Je ne puis le croire. Il est facile de sentir en effet tout ce que l'on aurait à craindre d'entreprises conçues sans règle ni mesure, et en vue seulement de l'intérêt particulier. Car des travaux peu importants en apparence, exécutés soit au bord, soit dans le lit des rivières, peuvent avoir une influence telle sur le régime des eaux, qu'ils deviennent offensifs à la rive opposée et même aux routes et aux autres établissements formés le long de cette rive. Il serait donc contraire à l'ordre et à l'intérêt du service, contraire d'ailleurs au texte, comme à l'esprit des réglements, d'accorder toute latitude à cet égard aux riverains. Aux termes des ordonnances de 1669 et 1672, il est expressément défendu de détourner l'eau des ruisseaux et des rivières navigables et flottables; d'en affaiblir ou altérer le cours par tranchées, fossés, canaux ou *autrement*. La question a été au surplus jugée dans un cas analogue. Il s'agissait également de travaux faits sans autorisation par des riverains sur l'une des rives de la Meurthe, dans le département des Vosges, et de condamnations prononcées par le conseil de préfecture, à raison de l'exécution de ces travaux. La décision qui est intervenue a maintenu les dites condamnations et rejeté les requêtes des réclamants (Ordonnance du 15 septembre 1831). Je conclus de ces observations que M. de Dauvet n'est point fondé à réclamer; qu'il y a par conséquent lieu de rejeter sa requête. »

L'ordonnance qui est intervenue a reconnu en principe que les réglements de grande voirie interdisaient, sous peine de contravention, à

tout propriétaire riverain d'exécuter, sans autorisation, aucun travail sur le bord ou le long des fleuves et rivières navigables et flottables; mais elle a décidé en même temps qu'il n'y avait pas lieu de condamner le marquis de Dauvet à l'amende, en se fondant sur les circonstances particulières de la cause, lesquelles sont rappelées au sommaire qui précède.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le marquis de Dauvet, propriétaire, demeurant à Paris, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 27 avril 1840, tendant à ce qu'il nous plaise annuler : 1° un arrêté du conseil de préfecture de l'Eure qui aurait décidé qu'il y avait lieu de prononcer deux condamnations à l'occasion de deux procès-verbaux relatifs à la même contravention ; 2° deux arrêtés du même conseil de préfecture en date du 29 février 1840 qui condamnent le marquis de Dauvet, chacun en 300 fr. d'amende, pour avoir sans autorisation réparé une excavation qui s'était formée sur la rive droite de la rivière flottable de l'Iton ;

Vu les deux derniers arrêtés ;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics au vice-président de notre conseil d'état en réponse à la communication qui lui avait été donnée du pourvoi, la dite lettre enregistrée au secrétariat général du conseil d'état, le 18 août 1841, et tendant au rejet de la requête ;

Vu le mémoire en réplique, fourni par le marquis de Dauvet, le dit mémoire enregistré comme dessus le 22 février 1842 ;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture de l'Eure en date du 29 février 1840, le dit arrêté énonçant les termes d'un procès-verbal dressé le 17 novembre 1839, par le sieur Billereg, garde principal de la rivière de l'Iton, qui constate qu'il s'est formé dans le marchepied de la dite rivière des excavations rendant le passage dangereux et des crevasses menaçant d'un prochain éboulement ;

Vu les procès-verbaux en date des 14 et 24 janvier 1840,

rédigés par le commissaire de police de la ville d'Évreux, à l'effet de constater que le marquis de Dauvet a, sans autorisation, fait réparer une excavation qui s'était formée naturellement sur la berge de la rivière de l'Iton;

Vu le plan des lieux;

Vu l'arrêt du conseil du roi du 20 mai 1749, relatif au flottage des bois sur les rivières de Ganche, de l'Iton et de l'Eure;

Vu le jugement du vicomte de l'eau de Rouen, en date du 30 juin 1755;

Vu l'arrêt de la cour royale de Rouen en date du 21 décembre 1843;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765, et l'ordonnance du bureau des finances du 17 juillet 1781;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Ouï Me Garnier, avocat du requérant;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche l'arrêté qui aurait décidé qu'il y a lieu de statuer séparément sur chacun des procès-verbaux;

Considérant que le dit arrêté n'est pas produit;

Au fond:

Considérant que si les règlements de la grande voirie interdisent sous peine de contravention a tout propriétaire riverain d'exécuter sans autorisation aucun travail sur le bord ou le long des fleuves et rivières navigables et flottables, il résulte de l'instruction que le marquis de Dauvet s'est borné à réparer des excavations et des crevasses qui, aux termes du procès-verbal dressé par le garde principal de la rivière de l'Iton, s'étaient formées naturellement dans le marchepied de la rivière, rendaient le passage dangereux et nécessitaient de promptes réparations;

Que ces travaux n'ont porté aucun préjudice à l'état de la dite rivière ;

Que dès lors il n'y a pas lieu de condamner le dit marquis de Dauvet à l'amende ;

Art. 1er. Les arrêtés du conseil de préfecture de l'Eure, en date du 29 février 1840, sont annulés.

2. Le surplus des conclusions du marquis de Dauvet est rejeté.

(N° 512.)

[26 juillet 1844.]

Rivières navigables. — (Sr de Galliffet c. Darras.). — *Chemins de halage ; limites ; abattage d'arbres ; ordres de l'administration ; indemnité ; compétence. — Il appartient à l'autorité administrative de prononcer : 1° sur les limites des chemins de halage, et par conséquent sur la demande d'un propriétaire tendant à faire déclarer que des arbres coupés par un agent de l'administration, étaient situés en dehors des limites du chemin de halage ; 2° sur l'existence et l'étendue des ordres donnés par l'administration à cet agent* (*) ; *3° sur les indemnités qui pourraient être dues pour la destruction ou la marque d'arbres opérées dans l'intérêt du service de la navigation.*

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 6 avril 1844, par le préfet de la Marne, dans une instance engagée devant le tribunal

(*) Ordonnances des 23 avril 1840, 14 février 1842 et 15 avril 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. X, page 267 ; 2e série, t. II, page 122 ; t. III, page 198.

civil d'Épernay, entre le sieur de Galliffet et le sieur Darras, cantonnier de la navigation de la rivière d'Aube;

Vu l'exploit du 13 janvier 1844, par lequel le sieur Galliffet a fait assigner le sieur Darras à comparaître devant le tribunal civil de l'arrondissement d'Épernay pour: 1° s'entendre faire défense de mutiler et couper à l'avenir les arbres situés sur la propriété du requérant; 2° s'entendre condamner à lui payer la somme de 150 fr. à titre de dommages-intérêts pour la mutilation et l'abattage de onze ormes faisant partie de la ligne qui borde le chemin conduisant de Marcilly à Saron et la rivière d'Aube, d'un peuplier situé dans l'îlot dit la Bosse-à-Petit-Jean, à 10 mètres environ du bord de la rivière, de seize autres peupliers et d'un chêne, qui se trouvaient à plus de 10 mètres du bord de la même rivière;

Vu le procès-verbal dressé le 28 décembre 1843, par le sieur Mauffrond, garde particulier des propriétés du sieur Galliffet, lequel constate: 1° l'abattage et la mutilation des arbres préindiqués; 2° la déclaration par le sieur Darras qu'il est l'auteur de ces faits, mais qu'il a agi comme cantonnier de la navigation et en vertu des ordres de ses chefs;

Vu le déclinatoire adressé le 2 mars 1844, par le préfet de la Marne, à notre procureur près le tribunal de l'arrondissement d'Épernay;

Vu les conclusions prises à l'audience du 16 mars 1844, au nom du sieur de Galliffet, et dans lesquelles il demande que le tribunal, en repoussant le déclinatoire, lui donne acte qu'il abandonne la poursuite à l'égard des arbres qui peuvent se trouver sur le chemin de halage et réduit sa demande pour le surplus, à une indemnité de 100 fr.;

Vu le jugement du 16 mars par lequel le tribunal: 1° en ce qui touche les arbres qui peuvent se trouver sur le chemin de halage donne acte au sieur de Galliffet de son désistement, et se déclare incompétent; 2° en ce qui touche

les arbres qui pourraient se trouver au delà de la limite du chemin de halage, ordonne que cette limite sera déterminée vis-à-vis la propriété du sieur de Gallifet, qu'ensuite, il sera vérifié par expert si les arbres faisant l'objet de la plainte se trouvent ou non hors la limite du chemin de halage, font ou non partie d'un bois, et en quoi consiste le dommage, s'il en a été causé;

Vu le jugement du 20 avril 1844, par lequel le tribunal, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit susvisé, ordonne qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu les observations contre l'arrêté de conflit, présentées au nom du sieur de Gallifet, et déposées, le 4 mai 1844, au parquet de notre procureur près le tribunal de l'arrondissement d'Épernay;

Vu les observations de notre dit procureur à la date du 1er mai;

Vu les autres pièces jointes au dossier et notamment les lettres écrites les 29 mai et 29 juin, par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que ce dossier est parvenu à la chancellerie les 28 mai et 29 juin;

Vu l'ordonnance d'août 1669, la loi des 12-22 juillet 1791;

Vu les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, 28 pluviôse an VIII, 29 floréal an X, 16 septembre 1807 et le décret du 22 janvier 1808;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï Me Fabre, pour Me Mandaroux-Vertamy, avocat du sieur de Gallifet;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'instance aujourd'hui pendante devant le tribunal civil de l'arrondissement d'Épernay a pour objet :

1° De faire déclarer que partie des arbres marqués ou coupés par le sieur Darras sont situés en dehors des limites du chemin de halage, et que le sieur Darras, en marquant ou coupant ces arbres, a outrepassé les ordres de l'administration ;

2° De faire prononcer des dommages-intérêts à raison de la marque et de l'abattage de ces arbres ;

Considérant que, aux termes des lois susvisées il appartient à l'autorité administrative de prononcer :

Sur les limites du chemin de halage ;

Sur l'existence et l'étendue des ordres donnés par l'administration au sieur Darras ;

Sur les indemnités qui pourraient être dues pour la destruction ou la marque d'arbres opérées dans l'intérêt du service de la navigation ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de la Marne, le 6 avril 1844, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus, l'exploit introductif d'instance du 13 janvier 1844 et le jugement du 16 mars 1844, en ce qu'il a de contraire à la présente ordonnance.

(N° 513.)

[26 juillet 1844.]

Travaux publics. — Indemnités. — (Sr et De Beaudenet d'Annoux). — *Travaux établis sur une propriété privée ; suppression ; conflit ; rivières ; chemins vicinaux ; limites ; détermination ; compétence. — Lorsqu'une passerelle a été appuyée sur un terrain que des particuliers prétendent être leur propriété privée, et que l'administration soutient faire partie d'une rivière navigable ou d'un chemin classé, l'autorité adminis-*

trative est seule compétente : 1° pour ordonner la destruction de la dite passerelle, établie par elle pour le service public (*); *2° pour reconnaître, préjudiciellement à la question d'indemnité, les limites du lit du fleuve* (**), *le classement et les limites du chemin* (***).

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit, pris le 22 mai 1844, par le préfet du département de l'Yonne, dans une instance engagée devant le tribunal d'arrondissement d'Auxerre, entre les sieur et dame Beaudenet d'Annoux et l'état, en la personne du dit préfet;

Vu l'exploit du 3 novembre 1843, par lequel les sieur et dame Beaudenet d'Annoux ont fait assigner l'état en la personne du préfet de l'Yonne à comparaître devant le tribunal d'arrondissement d'Auxerre pour :

« Attendu que les agents de l'administration des ponts et » chaussées, ayant déclaré agir d'après les ordres de leurs » chefs, se sont permis d'établir, sur le bief de Marsilly, » propriété privée de madame Beaudenet d'Annoux, ainsi » qu'il est constaté par arrêt de la cour royale de Paris, du » 9 décembre 1815, une passerelle pour se rendre au per- » tuis de Bailly, et que cette entreprise sur la propriété » de la dame Beaudenet d'Annoux n'a été précédée d'au- » cune éviction légale; que le mémoire présenté confor- » mément à la loi est resté sans réponse;

» S'entendre l'état condamner à retirer la passerelle dont

(*) *Voir* les deux ordonnances du 29 juin 1842, celles des 5 septembre et 30 décembre 1842, 15 septembre et 21 décembre 1843, Annales, 2e série, t. II, pages 327, 335 et 345; t. III, pages 49 et 498; t. IV, page 69.

(**) Ordonnances des 4 mai et 16 août 1843, 6 juin 1844, Annales, 2e série, t. III, page 217; t. IV, pages 17 et 352.

(***) Art. 15 de la loi du 21 mai 1836 : « Les arrêtés du préfet portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent. Le droit des propriétaires riverains se résout en une indemnité, etc. »

» il s'agit, sinon voir dire que les sieur et dame Beaudenet
» d'Annoux seront autorisés à la faire enlever aux frais de
» l'état, qui sera tenu de les rembourser sur le vu des quit-
» tances des ouvriers, et en outre s'entendre l'état, condam-
» ner à 1 000 fr. de dommages-intérêts et aux dépens; »

Vu le déclinatoire, adressé le 14 avril 1844, par le préfet de l'Yonne, à notre procureur près le tribunal d'arrondissement d'Auxerre;

Vu le mémoire et les conclusions présentées le 29 avril 1844, au nom des sieur et dame Beaudenet d'Annoux pour repousser le déclinatoire;

Vu les conclusions prises le 14 mai par le ministère public;

Vu le jugement du 15 mai 1844, par lequel le tribunal d'arrondissement d'Auxerre rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu le jugement du 4 juin 1844 par lequel le tribunal, sur la communication à lui donnée de l'arrêté de conflit susvisé, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu les observations sur l'arrêté de conflit présentées le 23 juin 1844 au nom des sieur et dame Beaudenet d'Annoux et déposées au parquet de notre procureur près le tribunal d'arrondissement d'Auxerre;

Vu l'extrait du registre tenu au dit parquet pour l'exécution des lois et règlements sur les conflits;

Vu les autres pièces jointes au dossier et notamment la lettre écrite le 27 juin par notre garde des sceaux au secrétaire général de notre conseil d'état, et de laquelle il résulte que le dit dossier est parvenu le même jour à la chancellerie;

Vu les nouvelles observations sur l'arrêté de conflit, enregistrées au secrétariat de notre conseil d'état le 6 juillet 1844;

Vu les lois des 16-24 août 1790; 16 fructidor an III; 22 dé-

cembre 1789, 8 janvier 1790; 12-20 août 1790; 29 floréal an X, et le décret du 22 janvier 1808; les lois du 9 ventôse an XIII et du 21 mai 1836;

Vu les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Ouï Me de Cacqueray, avocat du sieur Beaudenet d'Annoux;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la demande formée contre l'état par les sieur et dame Beaudenet d'Annoux, devant le tribunal de l'arrondissement d'Auxerre a pour objet:

1° De faire ordonner la destruction de la passerelle établie pour mettre en communication le pertuis de Bailly avec l'une des rives de la rivière d'Yonne;

2° De faire allouer 1 000 fr. à titre de dommages-intérêts, pour entreprise sur la propriété des dits sieur et dame Beaudenet d'Annoux, laquelle entreprise n'aurait été précédée d'aucune éviction légale;

Considérant que la passerelle dont il s'agit a été établie par l'autorité administrative, pour le service de la navigation et du pertuis de Bailly, et que, dès lors, cette autorité est seule compétente pour en ordonner la destruction, s'il y a lieu;

Que la question de savoir si les points sur lesquels la passerelle est appuyée font partie du lit de l'Yonne, rivière navigable et flottable et d'un chemin public régulièrement classé est préjudicielle à la question des dommages-intérêts prétendus; qu'aux termes des lois ci-dessus visées, il appartient à l'autorité administrative de reconnaître les limites du lit du fleuve, le classement et les limites du chemin;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de l'Yonne le 22 mai 1844 est confirmé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative le droit de prononcer sur la sup-

pression de la passerelle établie dans la rivière d'Yonne, au pertuis de Bailly, sur les limites de la dite rivière, et sur l'existence d'un chemin public aux points où est établie la dite passerelle.

2. Sont considérés comme non avenus, l'exploit introductif d'instance du 2 novembre 1843, et le jugement rendu le 15 mai 1844, par le tribunal d'Auxerre, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 514.)

[26 juillet 1844.]

Rivières navigables. — Chemins vicinaux. — (S[r] Barsalou). — *Limites; détermination; question de propriété; conflit. — Lorsqu'un particulier revendique, comme sa propriété, le sol d'un chemin que l'administration soutient être établi dans le lit d'un fleuve, il n'appartient qu'à l'administration de fixer les limites du lit du fleuve* (*). — *Mais, cette limite une fois fixée, l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur la question de propriété du sol de la portion du chemin située en dehors du lit du fleuve tel qu'il a été limité par l'administration et pour déterminer quel est, sur cette limite, le front de la propriété du réclamant.*

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris par le préfet de Lot-et-Garonne, en date du 5 juin 1844, dans une instance pendante devant la cour royale d'Agen, entre le sieur Barsalou, propriétaire à Marmande, et le dit préfet agissant au nom de l'état;

(*) *Voir* ci-dessus, page 435, l'ordonnance du 26 juillet et les notes.

Vu le procès-verbal, en date du 23 novembre 1842, dressé par le sieur Marchand, garde de navigation, contre le sieur Barsalou, propriétaire riverain de la Garonne, près du pont de Marmande, commune de Marmande (Lot-et-Garonne), pour entreprise sur un chemin qui commence à la route royale n° 133, de Périgueux à Mont-de-Marsan et aboutit à la Garonne;

Vu l'arrêté du préfet de Lot-et-Garonne du 24 décembre 1842, qui déclare public le chemin revendiqué par le sieur Barsalou;

Vu l'assignation en délaissement du dit chemin devant le tribunal de Marmande, donnée au préfet par le sieur Barsalou le 3 avril 1843;

Vu un second arrêté du préfet, en date du 6 avril 1843, qui charge les ingénieurs de déterminer, d'une manière apparente et stable sur la rive gauche de la Garonne, aux abords du pont suspendu de Marmande, la ligne décrite par les hautes eaux navigables, afin de marquer la séparation du lit du fleuve dépendant du domaine public avec les propriétés privées du sieur Barsalou, et de préciser ainsi la zone réservée à l'action exclusive de l'administration;

Vu les rapports des ingénieurs attachés aux travaux de la Garonne, et celui de l'ingénieur en chef en date du 8 mai 1843;

Vu le déclinatoire proposé par le préfet le 18 juin 1843, devant le tribunal civil de Marmande:

Vu le jugement rendu par le tribunal le 21 novembre, et par lequel, adoptant les conclusions du déclinatoire, il reconnaît son incompétence et ordonne le délaissement du chemin;

Vu l'assignation donnée au préfet par le sieur Barsalou le 27 décembre 1843, devant la cour royale d'Agen, aux fins d'y voir annuler le jugement du 21 novembre;

Vu le mémoire présenté à la cour le 20 mai 1844, par le préfet, dans lequel il soutient l'incompétence de l'au-

torité judiciaire en tant qu'il s'agit d'envoyer le sieur Barsalou en possession d'un chemin déclaré public, et de lui adjuger la propriété du sol de ce chemin dans l'intérieur du lit de la Garonne, dépendance du domaine public;

Vu les conclusions prises par les parties et celles du procureur général à l'audience du 22 mai;

Vu l'arrêt interlocutoire rendu par la cour royale au même jour, par lequel, statuant sur l'appel et rejetant les moyens d'incompétence proposés, commet des experts pour vérifier la situation de lieux et réserver à la cour le droit de statuer ce qu'il appartiendra;

Vu les observations présentées par notre procureur général près la cour royale d'Agen le 15 juin 1844;

Vu le mémoire du sieur Barsalou en date du 25 juin 1844;

Vu les pièces jointes au dossier, ensemble la lettre de notre garde des sceaux en date du 29 juin 1844, par laquelle il les adresse au secrétariat de notre conseil, les dites pièces enregistrées au secrétariat les 2 et 9 juillet 1844;

Vu le chap. 6 de la loi du 12-20 août 1790; l'art. 2 de la loi du 22 novembre 1790; la loi du 6 frimaire an VII; les articles 537, 538, 556, 557 et 558 du Code civil; la loi du 16 septembre 1807; l'ordonnance du 1er juin 1828 et l'ordonnance du 12 mars 1831;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'action introduite par le sieur Barsalou devant le tribunal civil de Marmande et la cour royale d'Agen, a pour objet la revendication du sol d'un chemin qu'il prétend être sa propriété, mais que l'administration soutient être établi sur le talus de la chaussée du pont de Marmande;

Considérant que les questions soumises à la cour royale d'Agen ne portaient pas sur la fixation de la limite du lit du fleuve de la Garonne; que cette limite a été fixée par

un arrêté du préfet du 6 avril 1843; qu'aucune conclusion n'a été prise devant la cour contre l'exécution qu'a reçue le dit arrêté, et qu'aucune question de propriété portant sur les terrains compris dans les limites qu'il a fixées n'a été retenue par l'arrêt interlocutoire du 22 mai 1844; que la cour s'est bornée à ordonner qu'il serait, par experts, procédé à la vérification du chemin dont il s'agit pour déterminer s'il repose en tout ou en partie sur le terrain faisant partie de la chaussée du pont de Marmande, ou si, au contraire, il repose en tout ou partie sur la propriété du sieur Barsalou, et dans ce cas des experts détermineraient l'étendue du terrain appartenant au sieur Barsalou, sur lequel serait établi le dit chemin, laquelle étendue doit être fixée à partir du lit du fleuve, tel qu'il est fixé par l'administration, jusqu'à la jonction de la route royale;

Qu'enfin la cour ordonne, par son arrêt, que dans le cas où une partie de ce terrain ferait face au lit du fleuve, les experts détermineront l'étendue de la propriété du sieur Barsalou faisant face au lit du fleuve;

Considérant qu'il appartenait à l'autorité judiciaire de statuer sur la question de propriété du sol de la portion du chemin située en dehors du lit du fleuve, tel qu'il a été limité en exécution de l'arrêté du 6 avril 1843, et de déterminer quel est sur cette limite le front de la dite propriété;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris le 5 juin 1844, par le préfet de Lot-et-Garonne, est annulé.

(N° 515.)

[24 août 1844.]

Appareils à vapeur. — Envoi d'une ordonnance portant rectification de l'art. 24 de l'ordonnance du 22 mai et de l'art. 31 de celle du 23 mai 1843 (*).

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, les ordonnances des 22 et 23 mai 1843, relatives aux machines et chaudières à vapeur et aux bateaux à vapeur, ont déterminé, dans la section qui concerne les appareils de sûreté, les proportions qu'il serait permis de donner aux rebords des soupapes, eu égard aux dimensions de la partie de leur surface exposée directement à l'action de la vapeur.

Cette disposition a pour but de prévenir le défaut de précision que présenterait la soupape, si son rebord, ou, en d'autres termes, la surface annulaire par laquelle son disque s'appuie sur la tubulure, avait une trop grande étendue comparativement à l'orifice que ce disque doit fermer.

Mais il s'est glissé une omission dans l'énoncé des conditions prescrites à ce sujet au paragraphe 2 de l'art. 24 de la première de ces ordonnances et de l'art. 31 de la seconde, lequel s'exprime ainsi : « La largeur de la sur-
» face annulaire de recouvrement ne devra pas dépasser la
» trentième partie de la surface circulaire exposée direc-
» tement à la pression de la vapeur, et cette largeur, dans
» aucun cas, ne devra excéder deux millimètres. »

(*) *Voir* ci-dessus, page 366, l'ordonnance du 15 juin 1844.

Comme on ne peut comparer entre elles que des grandeurs de même espèce, il est évident qu'en prenant pour l'un des termes du rapport la *largeur* de la surface de recouvrement, on ne pouvait prendre pour l'autre terme que le rayon ou le diamètre de l'orifice circulaire de la soupape.

C'est ce mot *diamètre* qui a été omis.

Les détails consignés dans l'instruction du 23 juillet 1843 faisaient bien voir, du reste, dans quel sens on avait entendu la règle posée à cet égard. Ils indiquent positivement qu'il s'agit, d'une part, du *diamètre* de l'orifice de la soupape, et, d'autre part, de la largeur correspondante de la zone de contact ou anneau de recouvrement. Toutefois il devenait nécessaire de rectifier les deux articles en question.

J'ai l'honneur de vous adresser, avec la présente, une expédition de l'ordonnance du 15 juin dernier, portant rectification de ces deux articles.

Je vous prie de m'accuser réception de cette circulaire dont je transmets une ampliation à MM. les ingénieurs. J'en joins ici un exemplaire pour la commission de surveillance des bateaux à vapeur établie à

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le sous-secrétaire d'état des travaux publics,

LEGRAND.

(N° 516.)

PERSONNEL.

Décisions diverses. — Décès.

1° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

5 *septembre* 1844. — M. Marchant, ingénieur ordinaire de deuxième classe, chargé d'un service d'arrondissement dans le département d'Indre-et-Loire, sera en outre attaché au service du chemin de fer de Tours à Nantes (1re section), pour la partie comprise entre Tours et la traversée de la Loire près de l'embouchure du Cher.

10 *septembre* 1844. — M. de la Marck, ingénieur en chef de première classe, actuellement attaché au service du pavé de Paris, sera chargé du service ordinaire du département de l'Hérault, en remplacement de M. Gaschon, décédé.

Les travaux des ports de Cette et d'Agde et des canaux des étangs sur lesquels M. l'ingénieur en chef directeur du département de l'Hérault avait attribution, seront à l'avenir exclusivement placés sous la direction de M. l'ingénieur en chef de ce service.

Idem. — M. Homberg, ingénieur ordinaire de première classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Seine, sera attaché au service du pavé de Paris, en remplacement de M. de la Marck, appelé à une autre destination. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef sous les ordres de M. l'ingénieur en chef directeur Drappier.

10 *septembre* 1844.—M. Duméril, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement attaché au service du pavé de Paris, remplacera dans le service ordinaire du département de la Seine, M. Homberg, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Baudart, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), sera attaché au service du pavé de Paris, en remplacement de M. Duméril, appelé à un autre poste.

17 *septembre* 1844. — En exécution de l'arrêté du 12 août dernier qui partage le service du département de la Gironde, en service ordinaire et service extraordinaire, l'ingénieur en chef du service extraordinaire du département de la Gironde aura sous ses ordres :

Pour les travaux de la pointe de Grave, les phares et balises, la navigation et les ponts de la Gironde, de la Dordogne jusqu'à Cubzac, de la Garonne jusqu'à Lormont, et les semis des dunes, M. Pairier, ingénieur ordinaire;

Pour les travaux neufs et d'entretien des ports de Bordeaux et de Lormont, les travaux du port de la Teste, la surveillance du chemin de fer de la Teste et du canal d'Arcachon et l'entretien du pont de Bordeaux, M. Alphand, ingénieur ordinaire;

Pour la navigation et les travaux des ports de la Dordogne entre Libourne et Cubzac, M. Malaure, ingénieur, attaché en outre au service ordinaire et au chemin de fer de Tours à Bordeaux.

L'ingénieur en chef du service ordinaire aura sous ses ordres MM. les ingénieurs Tabuteau, Chambrelent, de Champflorin et Malaure.

1er *octobre* 1844. — M. Chaperon, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement en congé, sera attaché au service de la 1re division du chemin de fer de Paris à Dijon, partie comprise entre Pont-sur-Yonne et Aisy (3e section).

1er *octobre* 1844. — M. Lambrecht, aspirant ingénieur, actuellement chargé d'un service d'arrondissement à la résidence de Limoges (Haute-Vienne), sera chargé de l'arrondissement de Valenciennes (Nord), en remplacement de M. Kolb, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Carvallo, élève ingénieur, sera chargé d'un service d'arrondissement à la résidence de Limoges (Haute-Vienne), en remplacement de M. Lambrecht, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Mutrécy-Maréchal, élève ingénieur, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Montluçon (Allier), sera attaché au service du canal de Berry, à la résidence de Bourges, en remplacement de M. Bucquet, ingénieur ordinaire en congé.

Idem. — M. Villeneau, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Montluçon (Allier), en remplacement de M. Mutrécy-Maréchal, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Schlemmer, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Saint-Amand (Cher), en remplacement de M. Boucaumont, précédemment appelé à un autre poste.

Idem. — M. Gonnaud, ingénieur ordinaire, désigné par arrêté du 12 août pour être attaché au service du chemin de fer de Paris à Dijon (1re division), restera attaché au chemin de fer de Nîmes à Montpellier.

M. Labouré, actuellement attaché au chemin de fer de Dijon à Châlon, sera attaché à la 1re division du chemin de fer de Paris à Dijon, partie comprise entre Corbeil et Pont-sur-Yonne (2e section).

M. Lemercier (Marie), aspirant ingénieur, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Uzès (Gard), sera chargé de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), en remplacement de M. Baudart, précédemment appelé à une autre destination.

1er *octobre* 1844. — M. Ballon, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Espalion (Aveyron), sera chargé de l'arrondissement d'Uzès (Gard), en remplacement de M. Lemercier, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Bonnet, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement d'Espalion (Aveyron), en remplacement de M. Ballon, appelé à un autre poste.

Idem. — M. Anger de la Loriais, ingénieur des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Perpignan, sera chargé du service de l'arrondissement de Pontivy (Morbihan), et attaché en outre au service du canal de Nantes à Brest, en remplacement de M. Richard, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Myot, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Perpignan, en remplacement de M. Anger de la Loriais, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Degrand, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Montaigu (Vendée), confié provisoirement à M. l'élève ingénieur Sciama.

Idem. — M. Lancelin, élève ingénieur, sera chargé du service de l'arrondissement de Châteaudun (Eure-et-Loir), en remplacement de M. Breton (Émile), appelé à une autre destination.

27 *octobre* 1844. — MM. Saint-Denis et de Longeaux, ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées, attachés, le premier au service de la navigation de la Marne, le deuxième au service du canal de la Marne au Rhin, seront attachés en outre à la 2e section du chemin de fer de Paris à Strasbourg, le premier pour la station de Châlons, le deuxième pour celle de Vitry.

2° DÉCÈS.

Ingénieur décédé.	*Date du décès.*
M. Gasthon, ingénieur en chef directeur, décédé le	7 septembre 1844.

(N° 517.)

[3 mai 1844.]

Avis du comité de législation du conseil d'état sur la question de savoir si la voie du référé est ouverte en tous cas aux parties contre l'administration des travaux publics.

Le ministère des travaux publics a été consulté sur la question de savoir si l'administration peut être citée en référé.

On proposait en même temps une solution négative par les considérations qui suivent :

La nécessité où se trouverait le préfet appelé en référé de demander avant tout des renseignements sur les faits aux administrations locales et quelquefois des instructions à l'autorité supérieure, n'est guère conciliable avec les formes expéditives du référé. Le recours à cette juridiction doit être même d'une impossibilité matérielle dans bien des cas. Comment admettre, par exemple, que le préfet, résidant au chef-lieu, puisse, à raison d'un fait qui surviendrait à l'autre extrémité du département, être, sous prétexte d'urgence, cité en référé par-devant le président d'un tribunal civil d'arrondissement ?

A ces raisons d'impossibilité matérielle, viendraient s'en ajouter d'autres, appartenant à un ordre d'idées différent : Le recours en référé n'est-il pas tout à fait incompatible avec les dispositions légales qui régissent la matière des travaux publics ?

D'abord, l'instruction des référés aurait lieu sans l'intervention du ministère public qui doit pourtant, en vertu de l'art. 83 du Code de procédure civile, être entendu dans toutes les causes concernant l'ordre public et l'état.

En second lieu, aux termes de l'art. 15, tit. 3 de la loi des 28 octobre-5 novembre 1790, il ne peut être exercé aucune action contre l'état sans qu'au préalable on se soit pourvu par simple mémoire, formalité qui ne peut être remplie dans le cas de la citation en référé.

Enfin, la pratique du référé ne serait-elle pas de nature à mettre en péril la liberté d'action que le gouvernement a voulu assurer au pouvoir administratif ? Qu'un juge du référé ait été incompétemment saisi et persiste à retenir l'affaire ; l'administration serait privée de son droit de revendication, si aucune des formalités prescrites sur les conflits d'attribution ne pouvait être remplie devant la juridiction du référé. Il dépendrait donc du juge de prescrire la suspension ou même la destruction d'un travail ordonné par l'autorité administrative. L'appel serait ici un remède insuffisant. Les ordonnances sur référé, en raison de leur mode expéditif d'exécution, pourraient, avant que la cour royale eût

été mise en demeure de statuer, produire les effets que l'appel aurait pour objet de prévenir.

L'administration a dû se préoccuper de la gravité de cette question ; elle lui a paru d'autant plus délicate, que des arguments en sens contraire pouvaient être soutenus.

Ainsi, on pourrait objecter que, s'il est parfois d'une impossibilité matérielle à un préfet de s'entourer des renseignements nécessaires à la cause dans le bref délai des citations en référé, la même difficulté se présente en bien des circonstances où pourtant on ne saurait contester le droit des parties d'adresser de telles citations. Tous les jours des particuliers peuvent, à raison de propriétés éloignées des lieux qu'ils habitent, se voir cités en référé devant le tribunal de la situation de ces propriétés. La loi n'admet aucune exception en leur faveur, et si les personnes chargées de les représenter dans l'instance jugeaient utile de consulter leurs mandataires, la citation ne leur accorderait point de délai dans ce but. Leur position dès lors se trouverait absolument semblable à celle d'un préfet qui, avant de répondre a une citation de cette nature, éprouverait le besoin de recevoir des instructions de l'administration supérieure.

Quant aux moyens puisés dans le texte de l'article 15 de la loi des 28 octobre-5 novembre 1790, et dans celui de l'article 83 du Code de procédure civile, sont-ils bien concluants? On pourrait objecter au premier que l'article 15 précité statue pour les affaires domaniales et non relativement à l'exécution des travaux publics, et, pour que le second eût la valeur qui lui est attribuée, il faudrait que, dans la juridiction des référés, l'administration fût nécessairement privée de l'assistance de son défenseur légal ; or, il n'en est pas ainsi. Le procureur du roi n'assiste point habituellement, il est vrai, aux audiences de référé, mais rien n'empêche assurément qu'il ne s'y présente quand il s'agit de causes où l'état est partie; il le ferait, à n'en pas douter, si l'assignation donnée au préfet lui était transmise.

L'administration a pensé que sur un point de procédure aussi important, son opinion n'était pas suffisante, et qu'il y avait lieu de consulter par la voie doctrinale le comité de législation du conseil d'état. Ce comité a donc été prié d'examiner, d'abord, si le recours en référé contre l'administration des travaux publics est ouvert en tous cas aux particuliers ; et subsidiairement quel moyen aurait l'administration d'empêcher l'exécution immédiate d'une ordonnance qui serait attaquable pour incompétence ou mal jugé au fond.

Voici le texte de l'avis du comité délibéré dans sa séance du 3 mai 1844.

Sur la première question :

Considérant que l'administration publique n'a aucun moyen d'empêcher qu'on ne la cite en référé ;

Que, quand une telle citation lui est donnée, le juge en est nécessairement saisi, et que dans le cas même où l'autorité judiciaire se trouverait ainsi appelée à prononcer

sur des questions de l'ordre administratif, l'administration ne peut que proposer l'exception d'incompétence, sur laquelle le juge du référé est appelé à se prononcer le premier ;

Qu'ainsi la question de savoir si le recours en référé est ouvert en tous cas aux parties contre l'administration des travaux publics, outre l'impossibilité de se prononcer sur toutes les hypothèses qui peuvent se présenter, est sans objet, et qu'il importe seulement, pour prévenir les difficultés qui préoccupent l'administration, de rechercher dans quelle forme, lorsqu'elle est citée en référé, elle peut revendiquer pour l'administration les questions qui lui appartiennent ;

Considérant, sur la deuxième question, que les ordonnances sur référés sont exécutoires par provision (art. 809, Code de procédure civile), et que même dans le cas d'absolue nécessité, le juge peut ordonner l'exécution de son ordonnance sur la minute (811); que la cour royale ne peut accorder des défenses contre l'exécution provisoire que lorsque cette exécution a été ordonnée hors des cas prévus par la loi (459 et 460); que par conséquent elle ne peut en accorder contre une ordonnance sur référé, cas où l'exécution provisoire a lieu de plein droit;

Que pour échapper à la rigueur de ces prescriptions, l'appel, même avec une abréviation de délai, serait le plus souvent un moyen tardif et impuissant;

Que le préfet ne pourrait se refuser arbitrairement à l'exécution de l'ordonnance sans compromettre son autorité, affaiblir le respect dû à la justice et se rendre juge de la compétence des juridictions, ce qui n'appartient qu'au roi en son conseil;

Qu'il n'existe aucun obstacle à ce que le conflit soit élevé en référé; que le président d'un tribunal de première instance jugeant en référé n'exerce pas une juridiction exceptionnelle; qu'il exerce la juridiction

ordinaire du tribunal, dont l'autorité lui a été déléguée par la loi, pour les cas d'urgence et l'exécution des titres parés; que dès lors l'administration, quand elle est citée en référé, se trouve devant la juridiction où le préfet est autorisé à élever le conflit; que rien ne s'oppose à ce que le procureur du roi assiste au référé; qu'il doit y assister lorsque l'état est en cause, la généralité des articles 83 et 112 du Code de procédure civile comprenant les référés comme les causes ordinaires; que le préfet devra, comme il ferait devant le tribunal de première instance, adresser son déclinatoire au procureur du roi; que le président sera tenu de statuer sur le déclinatoire et d'ordonner lui-même, après l'arrêté de conflit, qu'il soit sursis à l'exécution;

Que les délais de l'ordonnance du 1er juin 1828, introduits dans l'intérêt des justiciables et comme maximum du temps laissé à l'administration pour revendiquer les questions qui lui paraissent de sa compétence, ne font pas obstacle à ce que le déclinatoire soit présenté et l'arrêté de conflit déposé au greffe le même jour, à ce que le préfet prenne connaissance de l'ordonnance sur minute, etc.;

Est d'avis:

1° Que quand l'administration des travaux publics est citée en référé, elle ne peut empêcher l'exécution provisoire d'une ordonnance sur référé qu'en élevant le conflit dans les questions qui lui paraissent de la compétence administrative;

2° Que le conflit peut être régulièrement élevé devant le président du tribunal civil, qui exerce la juridiction même du tribunal par délégation de la loi; que le préfet devra suivre les formes ordinaires, en renonçant toutefois à tous les délais incompatibles avec la célérité des référés.

On pourrait indiquer assurément d'assez grandes difficultés dans la pratique de la procédure particulière indiquée par cet avis; cependant il ne semble pas possible d'arriver à une autre solution qui ne blesse en quelque point les garanties que la loi a entendu donner aux citoyens

vis-à-vis de l'administration, et n'ait l'inconvénient de constituer l'administration juge dans sa propre cause. Du reste, on peut dire que la question a plus de gravité en théorie que les faits ne lui en ont donné jusqu'à présent, si l'on considère que depuis la promulgation du Code de procédure qui a institué la voie du référé, aucun intérêt public n'a été véritablement compromis par l'exercice de ce droit.

(N° 518.)

[16 juillet 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Lacroux-Lacoste.) — *Cours d'eau; usines; dommage éventuel.* — *Le jury, appelé à fixer l'indemnité d'expropriation d'un terrain duquel dépend une usine placée sur une rivière navigable, ne peut, sans excéder ses pouvoirs, et alors que l'expropriation de l'usine n'est pas poursuivie, fixer une indemnité éventuelle pour le cas où l'expropriation du terrain amènerait la suppression de l'usine. Le droit du propriétaire à une indemnité pour cette suppression dépend du droit qu'il peut avoir à la conservation de son usine, ce qui constitue une question préjudicielle qui ne peut être appréciée que par l'autorité administrative* (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu les articles 39 et 40 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il ne s'agissait, devant le jury, que de l'indemnité due à raison de l'expropriation de 1 hectare 4 ares de terrain;

Que l'expropriation de ce terrain n'entraînait point

(*) Cette autorité est également compétente pour régler l'indemnité qui peut être due à l'usinier, si la légalité de son établissement est prouvée. (Ordonnance du 17 mai 1844, page 311.) *Voir*, dans le même sens, une ordonnance du 3 septembre 1844, page 579.

nécessairement la détérioriation ou la suppression de l'usine du défendeur ; qu'il résulte, en effet, de la déclaration du jury, que ce n'était qu'éventuellement que cette détérioration ou cette suppression pourrait la menacer ;

Attendu, d'ailleurs, que cette usine consiste en un moulin situé sur une rivière navigable ; que le possesseur d'une telle usine n'est fondé à réclamer une indemnité, en cas de détérioration ou de suppression par l'état, qu'autant que sa possession et les titres qui la fondent sont valables et conformes aux lois ;

Que l'examen de cette question préjudicielle à toute allocation d'indemnité, constitue une question de droit qui ne pouvait être portée devant le jury, ni compétemment résolue par lui ;

Attendu que, néanmoins, le jury, loin de renvoyer les parties devant qui de droit, l'a résolue éventuellement d'une manière affirmative ; qu'il a, dès lors, excédé ses pouvoirs ;

Attendu que la déclaration est indivisible dans l'espèce, quoique alternative ; d'où il suit qu'elle doit être annulée en entier ;

Casse la décision du jury spécial d'expropriation de Cahors, en date du 2 mai 1844, et l'ordonnance du magistrat directeur, qui en est la suite, etc.

(N° 519.)

[26 juillet 1844.]

Établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.

LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Une somme de soixante et onze millions de

francs (71 000 000 fr.) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée comprise entre Paris et Dijon, et de la partie comprise entre Châlon-sur-Saône et Lyon.

Le tracé sera dirigé par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon et de la Saône.

2. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder, sans subvention, pour un espace de temps qui n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans, un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine, à une compagnie qui en exécutera tous les travaux.

La concession aura lieu par adjudication publique : le rabais portera sur le maximun de durée énoncé au paragraphe précédent.

Nul ne sera admis au concours s'il n'a été préalablement agréé par le ministre des travaux publics, et s'il n'a déposé un cautionnement dont le montant et le mode de restitution seront réglés par une ordonnance royale.

Les conditions de la concession seront les suivantes :

(1°) La compagnie sera autorisée à percevoir les tarifs fixés pour la ligne principale.

(2°) A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme qui sera fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la présente concession. Pour régler le prix de ce rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat s'opérera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession.

(3°) Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés pour deux voies : les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

(4°) Les autres dispositions seront déterminées par des ordonnances royales et conformément aux clauses générales des cahiers des charges sanctionnés par les lois rendues dans le cours de la présente session.

Si dans le cours de l'année 1845, l'embranchement de Montereau sur Troyes n'a pas été concédé à une compagnie, cet embranchement sera établi aux frais de l'état, conformément à l'art. 2 de la loi du 11 juin 1842.

3. Sur l'allocation mentionnée en l'art. 1er, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions de francs (4 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de dix millions de francs (10 000 000 fr.).

4. Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

(N° 520.)

[26 juillet 1844.]

Exécution du chemin de fer de Tours à Nantes.

LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Une somme de vingt-huit millions huit cent mille francs (28 800 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur l'Océan, classé par la loi du 11 juin 1842, comprise entre Tours et Nantes.

2. Sur l'allocation mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quinze cent mille francs (1 500 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de quatre millions de francs (4 000 000 fr.).

3. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

(N° 521.)

[26 juillet 1844.]

Établissement d'un chemin de fer de Paris à Rennes.

LOI.

Louis-Philippe, etc

Art. 1er. Il sera ajouté au système de chemins de fer défini par l'article 1er de la loi du 11 juin 1842, un chemin de Paris à Rennes, par Chartres et Laval.

2. Une somme de treize millions de francs (13 000 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de Paris à Rennes, comprise entre Versailles et Chartres.

3. Il sera statué sur les questions relatives au mode et aux conditions de l'embranchement sur les chemins de fer de Versailles à Paris, par la loi de concession du chemin de fer de Paris à Chartres.

4. Sur l'allocation de treize millions de francs (13 000 000 f.), mentionnée en l'art. 2, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de un million de francs (1 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de deux millions cinq cent mille francs (2 500 000 fr.).

5. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

(N° 522.)

[26 juillet 1844.]

Chemin de fer de Paris sur le centre de la France.

1° LOI.

Louis-Philippe, etc.

TITRE 1er.

Art. 1er. Le chemin de fer de Paris sur le centre de la France, classé par l'art. 1er de la loi du 11 juin 1842, sera prolongé, d'une part, de Vierzon sur Châteauroux et Limoges, et, d'autre part, de Bourges sur Clermont.

2. Une somme de sept millions huit cent mille francs (7 800 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et Châteauroux.

3. Une somme de treize millions de francs (13 000 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et la rive droite de l'Allier, près du confluent de cette rivière avec la Loire.

4. Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de vingt millions huit cent mille francs (20 800 000 fr.), il est ouvert au ministre des travaux publics,

Sur l'exercice 1844, un crédit de deux millions de francs (2 000 000 fr.), savoir :

Un million de francs (1 000 000 fr.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et Châteauroux.	1 000 000 fr.
Un million de francs (1 000 000 fr.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et la rive droite de l'Allier.	1 000 000
Total.	2 000 000 fr.

Et sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions de francs (5 000 000 fr.), savoir :

Deux millions de francs (2 000 000 fr.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et Châteauroux.	2 000 000 fr.
Trois millions de francs (3 000 000 fr.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et la rive droite de l'Allier.	3 000 000
Total.	5 000 000 fr.

5. Le ministre des travaux publics est autorisé à comprendre les deux parties du chemin de fer désignées aux articles 2 et 3 ci-dessus, dans un seul et même bail, avec le chemin de fer d'Orléans à Vierzon.

La durée de la jouissance pourra être portée à quarante années.

Le bail sera passé aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

6. La convention qui sera passée en vertu de la présente loi ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

7. La compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

8. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

TITRE II.

9. Dans le cas où dans le délai de deux mois, à partir de la promulgation de la présente loi, une compagnie agréée par le ministre des travaux publics n'aurait point accepté les conditions réglées par la présente loi et par le cahier des charges mentionné à l'article 5, le ministre des travaux publics est autorisé à faire poser la voie de fer sur le chemin d'Orléans à Vierzon aux frais du trésor public.

Une somme de six millions cinq cent mille francs (6 500 000) est affectée à l'établissement de la voie de fer sur le dit chemin, en sus du crédit déjà ouvert par l'article 15 de la loi du 11 juin 1842.

10. Pour subvenir au payement des dépenses autorisées par l'article précédent, il est ouvert au ministre des travaux publics,

Sur l'exercice 1844, un crédit de deux millions cinq cent mille francs (2 500 000 fr.);

Et, sur l'exercice 1845, un crédit de trois millions cent mille francs (3 100 000 fr.).

TITRE III. — *Voies et moyens.*

11. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

2° CAHIER DES CHARGES

Pour le bail d'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Vierzon, avec prolongement, d'une part, sur Bourges et la rive droite de l'Allier, près du confluent de cette rivière avec la Loire, et d'autre part, sur Châteauroux.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à livrer à la compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de garde du chemin de fer d'Orléans à Vierzon, avec prolongement, d'une part, sur Bourges et la rive droite de l'Allier, près du confluent de cette rivière avec la Loire, et d'autre part, sur Châteauroux, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

2. Des stations principales seront établies sur le chemin de fer d'Orléans à Vierzon, près d'Orléans, de Salbris et de Vierzon;

Sur le prolongement vers Bourges et la rivière de l'Allier, à ou près de Bourges, et après la traversée de l'Allier;

Sur le prolongement vers Châteauroux, à ou près d'Issoudun et de Châteauroux.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le ministre des travaux publics se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'homologation de la présente convention ne seront toutefois arrêtés par le ministre qu'après que la compagnie aura été entendue.

3. La compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du para-

graphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'état de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de station pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la compagnie, en exécution de l'art 46 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'état durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas, la responsabilité de l'état, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'état ne tiendra compte à la compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

4. A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

5. Immédiatement après la prise de possession définitive par la compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'état, il sera dressé contradictoirement, entre l'administration et la dite compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

(1°) La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

(2°) L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages d'art construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments des stations et de tous autres construits par l'état, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

6. Les plans et profils de toute sorte, tant de la ligne que des gares, stations et ateliers, seront communiqués à la compagnie sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies des dits plans et profils.

7. De son côté la compagnie s'engage :

(1°) A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes, et le sable de fondation des voies;

(2°) A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les waggons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le

mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et en général tout le materiel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation;

(3°) A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la compagnie, celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'état et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du gouvernement et de la compagnie, être fourni et posé par les soins de l'administration; et, en ce cas, la compagnie tiendra compte à l'état de la différence entre la dépense réelle faite par lui, et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

8. La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

La compagnie pourra être autorisée à n'établir qu'une seule voie avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la ligne entière; mais elle sera tenue de poser la double voie dès que la nécessité en aura été reconnue par l'administration.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le ministre des travaux publics, la compagnie préalablement entendue.

9 Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité, et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails sera de trente kilogrammes au moins par mètre courant.

10. La compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts; et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

11. Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

12. Les clôtures consisteront dans des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés, et cinquante centimètres de largeur au plafond.

Les barrieres fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

13. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres, ou un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera, au moins, de un mètre quatre-vingts centimètres, et, au plus, de deux mètres, mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

14. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire

d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures des voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en a[illegible] de trois classes au moins;

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les waggons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

15. La compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer sur chacune des sections dont elle aura pris possession dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'art. 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en waggons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, waggons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le ministre des travaux publics.

16. Faute par la compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation dans le délai d'un an stipulé à l'article précédent, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux et au complétement du matériel, par le moyen d'une adjudication publique qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvisionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'état, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée, ainsi que le matériel installé sur la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'état.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans les travaux, ou dans la fourniture du matériel, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Articles 17, 18 *et* 19, *conformes aux articles* 9, 10 *et* 11 *du cahier des charges du chemin de fer de Montpellier à Nîmes* (*Voir* ci-dessus, p. 395).

20. Pour indemniser la compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, mais qui ne pourra excéder quarante années, à dater du terme fixé à la compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin, par l'art. 15 ci-dessus, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la compagnie sur les sections du chemin de fer qui lui seront successivement livrées avant l'achèvement entier de la ligne.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes, payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs, de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la compagnie.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL.
Voyageurs (non compris l'impôt du dixième sur le prix des places), par tête et par kilomètre.	fr.	fr.	fr.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0.07	0.03	0.10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.05	0.025	0.075
Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)	0.03	0.025	0.055

TARIF (*suite*).	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL.
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	fr. 0.07	fr. 0.03	fr. 0.10
Veaux et porcs.	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0.01	0.01	0.02
Poissons, par tonne et par kilomètre.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.	0.30	0.20	0.50
Marchandises.			
Première classe : Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0.10	0.08	0.18
Deuxième classe : Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumon.	0.09	0.07	0.16
Troisième classe : Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0.08	0.06	0.14
Houille.	0.06	0.04	0.10
Objets divers.			
Waggon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0.15	0.10	0.25
Tout waggon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide sera considéré et taxé comme étant à vide.			
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur.	0.18	0.14	0.32

(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur un des prix portés au tarif, elle devra, avant de la mettre à exécution, en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées aux indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement du tarif, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Articles 21, 22, 23, 24, *conformes aux articles* 13, 14, 15 *et* 16 *du chemin de Montpellier à Nîmes.*

25. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront également transportés avec soin, exactitude, célérité, et dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous le même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur, et l'autre aux mains de la compagnie.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans le délai de vingt-quatre heures, à moins de conditions contraires, en cas d'a-

baissement de tarifs, entre l'expéditeur et la compagnie concessionnaire.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 26, *conforme à l'art.* 18 *du chemin de Montpellier à Nîmes.*

27. Les militaires ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé. Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 28, *conforme à l'art.* 20 *du chemin de Montpellier à Nîmes.*

29. Les dépêches accompagnées des agents nécessaires au service seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir en outre, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra, à ses frais, des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées

par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être revisées tous les cinq ans, et fixées de gré à gré, ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration seront toujours placées à l'arrière du train des voitures de la compagnie.

La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prevenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

En dehors des heures ordinaires de départ, l'administration pourra requérir, pour le transport exceptionnel des dépêches, et sauf l'observation des réglements de police, des convois spéciaux, soit de jour, soit de nuit, moyennant payement d'une indemnité qui sera réglée de gré à gré ou à dire d'experts.

30. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les waggons et voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés, à charge par le gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées par le chemin de fer. Le transport des voitures et waggons sera gratuit.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers qui y seront placés ne seront assujettis qu'à la moitié du tarif ci dessus de la taxe pour les voitures de troisième classe.

31. Les rails, coussinets, traverses, et en général la voie de fer et ses dépendances, que la compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution des présentes, seront, par ce fait même, incorporés au domaine public, et ne seront plus la propriété de la compagnie.

Les machines, voitures, waggons, et en général tout le matériel de l'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la compagnie, deviendront également immeubles par destination, et ne pourront, ainsi que les objets compris dans le paragraphe précédent, être aliénés par la compagnie qu'à charge de remplacement.

32. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme fixé par l'article 15 pour la pose de la voie de fer, le gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail : pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus

par la compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'état à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail, selon l'article 33 ci-après.

33. A l'expiration du bail, la compagnie devra remettre au gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à rembourser à la compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'article 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la compagnie qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

Toutefois, l'état ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Si, pendant la durée du bail, la compagnie, autorisée par l'administration, a augmenté le nombre ou l'étendue de ses gares, stations ou ateliers, les dépenses qu'elle aura faites lui seront remboursées dans le même délai.

Art. 34, *conforme à l'art.* 15 *du chemin de Montpellier à Nîmes.*

35. Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la compagnie est dispensée de toute redevance envers l'état, pour la location du sol du chemin de fer et des travaux exécutés sur les fonds du trésor public ; mais à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'état à titre de prix de ferme.

Néanmoins, cette attribution ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la compagnie de l'intérêt à six pour cent du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de un pour cent de ce capital entier.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, réglera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Articles 36, 37, 38, 39, *conformes aux articles* 26, 27, 28 *et* 29 *du chemin de Montpellier à Nîmes.*

40. Conformément à l'article 47 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, la compagnie pourra faire circuler ses voitures,

waggons et machines sur le chemin de fer de Paris à Orléans, en payant aux concessionnaires de ce chemin le droit de péage réduit de quinze pour cent, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du dit article.

41. Les compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer d'Orléans à Vierzon, et sur les prolongements vers l'Allier et vers Châteauroux, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur les dits chemins de fer, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où les compagnies ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne d'Orléans à Vierzon, et les prolongements ci-dessus définis, n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans celui où la compagnie fermière de l'exploitation de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui d'Orléans à Vierzon ou ses prolongements sur l'Allier et sur Châteauroux, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

(1°) Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la compagnie ;

(2°) Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

(3°) Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

(4°) Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

42. Dans le cas de l'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et aux risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de conti-

nuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du ministre des travaux publics, et la compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Lorsque la décision qui aura prononcé la résiliation sera devenue définitive, il sera procédé immédiatement, par voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer sur les clauses du présent bail, et sur la mise à prix de la jouissance de la voie de fer et de la valeur du matériel d'exploitation.

L'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un cautionnement.

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'état sur ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayants droit.

Les soumissions pourront, d'ailleurs, être inférieures à la mise à prix.

S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin restera à la disposition de l'état, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier déchu, qui n'aura rien, dès lors, à réclamer pour les machines, voitures et waggons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

43. Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'état, de faire circuler sur les dites parties les voitures et waggons employés à ces travaux, la compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

44. Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les frais de cette surveillance seront supportés par la compagnie.

45. Il sera institué près de la compagnie un ou deux commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'état.

Le traitement des commissaires restera à la charge de la compagnie. Les frais de surveillance mis à la charge de la compagnie par le présent article et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de quarante mille francs.

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

46. La livraison des travaux à la charge de l'état, conformément à l'article 1er du présent bail, devra être faite à la compagnie, dans le délai de six années, à partir de l'approbation de la convention à intervenir. Si, dans les délais ci-dessus stipulés, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'article 3 du présent bail, il sera tenu compte à la compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à quatre pour

cent de la portion de son capital réalisée et engagée pour les parties du chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à cinq pour cent des sommes dépensées sur ces parties.

47. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

48. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Orléans.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Orléans par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie prise collectivement sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Loiret.

49. Les contestations qui s'éléveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Loiret, sauf recours au conseil d'état.

50. Avant l'homologation de la convention, la compagnie sera tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de un million (1 000 000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'état, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les deux mois qui suivront la susdite homologation, la compagnie sera tenue de fournir comme supplément de cautionnement, une valeur de un million (1 000 000 fr.)

Les sommes déposées par la compagnie, soit avant, soit après l'homologation de la convention, seront rendues par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la compagnie.

En cas de déchéance de la compagnie, la dite somme ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées deviendront la propriété du gouvernement.

51. Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

3° ADJUDICATION.

L'exploitation et la pose de la voie de fer ont été adjugées par le ministre des travaux publics, le 9 octobre 1844, aux sieurs Bartholony, Benoist, Bousquet, Dufour, Foucher, Lambot de Fougères, de Gascq, comte de Germiny, comte Jaubert, Reveuaz, comte de Ségur, de Warn, et compagnie, moyennant les droits de péage et de

transport à percevoir par les adjudicataires pendant 39 ans et 11 mois.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par une ordonnance royale en date du 24 octobre 1844.

(N° 523.)

[26 juillet 1844.]

Établissement du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux

1° LOI.

Louis-Philippe, etc.

TITRE 1er.

Art. 1er. Une somme de cinquante-quatre millions de francs (54 000 000 fr.) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Espagne, comprise entre Tours et Bordeaux.

2. Sur l'allocation de cinquante-quatre millions mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions de francs (4 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de dix millions de francs (10 000 000 fr.).

3. Le ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excédera pas quarante et un ans et seize jours, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de fer d'Orléans à Tours et à Bordeaux, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence.

Le rabais portera sur la durée de la jouissance.

Nul soumissionnaire ne pourra concourir qu'après le

versement des deux millions portés à l'art. 51 du cahier des charges, et qu'autant qu'il aura été préalablement admis par le ministre des travaux publics.

TITRE II. — *Dispositions subsidiaires.*

4. Dans le cas où, dans le délai de deux mois, à partir de la promulgation de la présente loi, il n'aurait pas été fait d'adjudication, conformément aux conditions réglées par la présente loi et par le cahier des charges ci-dessus mentionné, pour le chemin d'Orléans à Bordeaux, le ministre des travaux publics est autorisé à pourvoir provisoirement à l'exploitation du chemin d'Orléans à Tours.

A cet effet, un crédit de quatorze millions cent cinquante mille francs (14 150 000 fr.) sera affecté, savoir :

Onze millions de francs (11 000 000 fr.) à l'établissement de la voie de fer ;

Et trois millions cent cinquante mille francs (3 150 000 f.) à l'achat du matériel d'exploitation.

5. Sur la somme de quatorze millions cent cinquante mille francs éventuellement affectée par l'article précédent à la pose de la voie de fer et à l'achat du matériel d'exploitation, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de six millions de francs (6 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de huit millions cent cinquante mille francs (8 150 000 fr.).

6. Dans le cas prévu par l'art. 4, des ordonnances royales régleront le mode d'exploitation qui sera provisoirement appliqué sur le chemin d'Orléans à Tours.

Les tarifs seront perçus conformément au cahier des charges annexé à la présente loi.

TITRE III. — *Dispositions générales.*

7. L'adjudication qui interviendra en vertu de la présente loi ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

8. La compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constituée en société anonyme, dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

9. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

TITRE IV. — *Voies et moyens.*

10. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

2° CAHIER DES CHARGES

Pour le bail d'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à livrer à la compagnie les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

2. Des stations principales seront établies à ou près Orléans, Blois, Amboise, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême, Libourne et Bordeaux.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le ministre des travaux publics se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aura

pas été statué avant l'homologation de la convention à intervenir ne seront toutefois arrêtés par le ministre qu'après que la compagnie aura été entendue.

Articles 3, 4, 5, 6 *et* 7, *conformes aux articles* 3, 4, 5, 6 *et* 7 *du cahier des charges du chemin de fer de Paris sur le centre de la France.* (*Voir* ci-dessus page 461.)

Art. 8, *conforme aux paragraphes* 1 *et* 3 *de l'art.* 8 *du chemin du Centre.*

Articles 9, 10 *et* 11, *conformes aux articles* 9, 10 *et* 11 *du chemin du Centre.*

Art. 12, *conforme aux paragraphes* 1 *et* 3 *de l'art.* 12 *du chemin du Centre.*

Articles 13, 14, 15, 16, 17, 18 *et* 19, *conformes aux articles* 13, 14, 15, 16, 17, 18 *et* 19 *du chemin du Centre.*

Art. 20 (TARIF), *conforme à l'art.* 20 *du chemin du Centre, sauf en ce qui touche le maximum de durée de la concession fixé à* 41 *ans et* 16 *jours par l'art.* 3 *de la loi qui précède.*

21. Les marchandises expédiées d'un point du chemin de fer à établir entre Tours et Nantes payeront, sur la ligne de Tours à Orléans, un prix égal à celui qui sera payé en moyenne par kilomètre, pour les marchandises de même nature, expédiées pour la même destination, d'un point de la ligne de Tours à Bordeaux, situé à égale distance de ce lieu de destination. Il en sera de même pour les marchandises passant sur la ligne de Tours à Orléans à destination de l'un des points de Tours à Nantes.

Cette disposition ne sera applicable qu'autant que le tarif du chemin de Tours à Nantes, à partir du lieu d'expédition ou de destination, ne sera pas inférieur au tarif moyen que les marchandises auraient à payer sur la ligne de Tours à Orléans.

Articles 22, 23, 24 *et* 25, *conformes aux articles* 21, 22, 23 *et* 24 *du chemin du Centre.*

Art. 26, *conforme aux paragraphes* 1, 2, 4, 5 *et* 6 *de l'art.* 25 *du chemin du Centre.*

27. La lettre de voiture mentionnée au deuxième paragraphe de l'article précédent ne sera délivrée que sur la demande de l'expéditeur.

Articles 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 *et* 41, *conformes aux articles* 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 *et* 39 *du chemin du Centre.*

Articles 42, 43, 44, 45, 46, 47 *et* 48, *conformes aux articles* 41, 42, 43, 44, 45, 46 *et* 47 *du chemin du Centre.*

49. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile dans l'une des villes d'Orléans, Blois, Tours, Poitiers, Angoulême ou Bordeaux.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera

valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Gironde.

50. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture, soit du département où le domicile aura été élu, soit, dans le cas prévu par le paragraphe 3 de l'article précédent, du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'état.

51. Avant l'homologation de la convention, la compagnie sera tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de deux millions (2 000 000 f.) en numéraire, ou en rentes sur l'état, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec tranfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les deux mois qui suivront la susdite homologation, la compagnie sera tenue de fournir, comme supplément de cautionnement, une valeur de deux millions (2 000 000 fr.).

Les sommes déposées par la compagnie, soit avant, soit après l'homologation de la convention, seront rendues par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la compagnie.

En cas de déchéance de la compagnie, la dite somme ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées deviendront la propriété du gouvernement.

52. Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

3° ADJUDICATION.

L'exploitation et la pose de la voie de fer ont été adjugées par le ministre de travaux publics, le 9 octobre 1844, aux sieurs Luzarche, Mackensie et compagnie, moyennant les droits de péage et de transport à percevoir par les adjudicataires pendant 27 ans et 278 jours.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par une ordonnance royale en date du 24 octobre 1844.

(N° 524.)

[26 juillet 1844.]

Chemin de fer de Paris sur la frontière de Belgique et sur l'Angleterre.

1° LOI.

Louis-Philippe, etc.

TITRE 1er. — *Chemin de fer de Paris sur la frontière de Belgique et sur l'Angleterre.*

Art. 1er. Le chemin de fer de Paris sur l'Angleterre, dont l'établissement a été ordonné par la loi du 11 juin 1842, sera dirigé sur Calais, Dunkerque et Boulogne.

Les lignes sur Calais et Dunkerque se détacheront de la ligne de Paris à la frontière de Belgique à Lille, et se dirigeront, savoir :

La ligne sur Calais par Hazebrouck et Saint-Omer ;

La ligne sur Dunkerque par Hazebrouck et l'ouest de Cassel.

2. Jusqu'à l'ouverture de la prochaine session, le ministre des travaux publics est autorisé à concéder, sans subvention, pour un espace de temps qui n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer d'Amiens à Boulogne par Abbeville et Étaples, à une compagnie qui en exécutera tous les travaux.

La concession aura lieu par adjudication publique ; le rabais portera sur le maximum de durée énoncé au paragraphe précédent.

Nul ne sera admis au concours, s'il n'a été préalablement agréé par le ministre des travaux publics, et s'il n'a

déposé un cautionnement dont le montant et le mode de restitution seront réglés par une ordonnance royale.

Les conditions de la concession seront les suivantes :

(1°) La compagnie sera autorisée à percevoir les tarifs ci-après :

TARIF.

Conforme au tarif du chemin de fer de Paris sur le centre de la France (*Voir* ci-dessus page 461).

(2°) A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme qui sera fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la présente concession : pour régler le prix de ce rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat s'opérera, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession.

(3°) Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés pour deux voies : les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

(4°) Les autres dispositions seront déterminées par des ordonnances royales et conformément aux clauses géné-

rales des cahiers des charges sanctionnés par les lois rendues dans le cours de la présente session.

3. Une somme de quinze millions de francs (15 000 000 f.) est affectée à l'établissement des lignes de fer dirigées sur Calais et Dunkerque.

4. Pour subvenir au payement des dépenses autorisées par l'article précédent, il est ouvert au ministre des travaux publics,

Sur le crédit de quinze millions pour l'exercice 1844, un crédit de. . . . . 2 000 000 fr.

Et sur l'exercice 1845, un crédit de. . . 6 000 000

5. Une loi sera présentée dans le cours de la prochaine session, pour régler le mode d'achèvement et d'exploitation du chemin de fer du Nord et des lignes dirigées sur Calais et sur Dunkerque.

6. Le ministre des travaux publics est autorisé à faire poser la voie de fer sur les sections terminées du chemin du Nord, et à pourvoir provisoirement, s'il y a lieu, à l'exploitation de ces sections.

Il est également autorisé à pourvoir à l'exploitation provisoire des parties du dit chemin où les rails seront posés.

A cet effet, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de dix millions de francs (10 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de six millions (6 000 000 fr.).

Des ordonnances royales règleront le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués sur les sections exploitées.

TITRE II. — *Dispositions générales.*

7. L'adjudication qui sera passée en vertu de la présente loi pour le chemin de fer d'Amiens à Boulogne ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

8. La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

9. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie adjudicataire, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant la même route.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

TITRE III. — *Voies et moyens.*

10. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

2° CAHIER DES CHARGES

Pour l'établissement du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Art. 1er. Durée des travaux. . . . . cinq ans.

2. Le chemin de fer s'embranchera, à Amiens, sur le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique; il suivra d'abord la rive gauche, puis la rive droite de la Somme, ira passer à Abbeville, Étaples, et arrivera à Boulogne au lieu dit Capecure.

Art. 3, *conforme à l'art.* 3 *du chemin de fer de Rouen au Havre* (2e série, t. II, 1842, p. 272).

4. Les terrains seront acquis, et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés, et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

L'adjudicataire sera tenu, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie dès que l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par l'administration.

L'excédant de largeur acquis par l'adjudicataire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 5, *conforme à l'art.* 5 *du chemin du Havre, sauf l'addition suivante :*

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée à 4m.50 pour une voie.

Art. 6, *conforme à l'art.* 6 *du chemin du Havre.*

7. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, l'adjudicataire préalablement entendu.

Indépendamment des gares d'évitement, l'adjudicataire sera tenu d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

Toutefois, en ce qui touche la station du point de départ à Amiens, l'adjudicataire pourra être dispensé de l'établir, si l'administration reconnaît que l'on peut sans inconvénient lui permettre l'usage commun de la station du chemin de Paris en Belgique.

La redevance à payer, dans ce cas, par l'adjudicataire, sera réglée par l'administration supérieure.

Articles 8 *à* 12, *conformes aux articles* 8 *à* 12 *du chemin du Havre.*

13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder 0m.03 par mètre pour les routes royales et départementales, et 0m.05 pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Articles 14 *à* 17, *conformes aux articles* 14 *à* 17 *du chemin du Havre.*

Art. 18, *conforme aux deux premiers paragraphes de l'art.* 18 *du chemin du Havre.*

Articles 19 *et* 20, *conformes aux articles* 19 *et* 20 *du chemin du Havre.*

Art. 21, *conforme aux paragraphes* 1 *et* 3 *de l'art.* 21 *du chemin du Havre.*

Articles 22 *à* 30, *conformes aux articles* 22 *à* 29 *bis du chemin du Havre.*

Art. 31, *conforme aux paragraphes* 2 *et* 3 *de l'art.* 30 *du chemin du Havre.*

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Articles 32 *et* 33, *conformes aux articles* 31 *et* 32 *du chemin du Havre.*

Art. 34, *conforme à l'art.* 33 *du chemin du Havre, sauf l'addition suivante :*

Les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du trésor.

Art. 35, *conforme à l'art.* 34 *du chemin du Havre.*

Art. 36 (TARIF), *conforme à l'art.* 20 *du chemin de fer du Centre* (*voir ci-dessus*, page 465), *sauf les variantes suivantes :*

Maximum de durée de la concession. . . . . 99 ans

Les prix de transport ne seront dus à l'adjudicataire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

Articles 37 à 40, conformes aux articles 13 à 16 du chemin de fer de Montpellier à Nîmes (Voir ci-dessus, page 395).

Art. 41, conforme à l'art. 25 du chemin du Centre.

Art. 42, conforme à l'art. 18 du chemin de Montpellier.

Art. 43, conforme à l'art. 27 du chemin du Centre.

Art. 44, conforme à l'art. 20 du chemin de Montpellier.

Articles 45, 46 et 47, conformes aux articles 29, 30 et 32 du chemin du Centre.

Articles 48 à 50, conformes aux articles 44 à 46 du chemin du Havre.

Art. 51, conforme à l'art. 41, du chemin du Centre, sauf l'addition suivante :

Les lignes d'Amiens à Paris et d'Amiens à Lille ne pourront être considérées, pour l'application du paragraphe précédent relatif aux réductions de péage, comme des embranchements ou des prolongements du chemin d'Amiens à Boulogne ; ce dernier chemin devant être considéré comme un embranchement de la ligne principale de Paris à Lille, par Amiens.

Articles 52 à 58, conformes aux articles 48 à 54 du chemin du Havre, sauf les variantes suivantes :

L'adjudicataire fera élection de domicile à Amiens.

Montant du cautionnement . . . . 800 000 fr.

Cette somme devra être doublée dans le mois qui suivra l'homologation de l'adjudication.

3° ADJUDICATION.

L'entreprise des travaux du chemin de fer d'Amiens à Boulogne a été adjugée le 15 octobre 1844, par le ministre des travaux publics, aux sieurs Laffitte (Charles), Blount (Éd.) et compagnie, moyennant la perception des droits de péage et de transport pendant 98 ans et 11 mois.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par une ordonnance royale en date du 24 octobre 1844.

(N° 525.)

[28 juillet 1844.]

Chemin de fer de Paris à Rouen. — Prêt de quatre millions par l'état.

1° ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 15 juillet 1844, entre notre ministre secrétaire d'état des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans la dite convention, tant à la charge de l'état qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée à la présente ordonnance.

2° CONVENTION

Entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, pour la réalisation d'un prêt supplémentaire de quatre millions, autorisé par la loi du 15 juillet 1840.

L'an 1844 et le 15 juillet,

Entre le ministre secrétaire d'état des travaux publics, agissant au nom de l'état, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 15 juillet 1840, d'une part :

Et la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée par MM. de l'Espée (Joseph-François-Casimir), Benoist (Denys-Aimé-René-Emmanuel), Laffitte (Charles-Pierre-Eugène), conformément aux statuts de la société, approuvés par ordonnanee royale du 28 juin 1840, d'autre part;

Il a été dit ce qui suit :

L'article 6 de la loi du 15 juillet 1840, qui a autorisé l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen, porte que dans le cas où, ultérieurement, une autre compagnie offrirait d'exécuter à ses frais le prolongement de chemin de fer de Paris à Rouen jusqu'au Havre, comme dans le

cas où ce prolongement serait exécuté aux frais de l'état, la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen serait tenue d'exécuter, à frais et profits communs, la partie comprise entre le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Deville, de manière que les deux chemins n'en forment qu'un seul sans solution de continuité. Le même article ajoute que, dans ce cas, le ministre des travaux publics sera autorisé à consentir, au nom de l'etat, à la compagnie un prêt supplémentaire de quatre millions.

Le cas prévu par le dit article est aujourd'hui un fait accompli; le chemin de fer de Rouen au Havre a été concédé par une loi du 11 juin 1842; la compagnie concessionnaire constituée en société anonyme, conformément à l'article 9 de cette loi, s'occupe aussi activement qu'il lui est possible de l'exécution de son entreprise, et déjà elle a fait d'assez fortes dépenses en levée de plans parcellaires et autres rédactions de projets, etc. Dans ces circonstances, la dite compagnie a réclamé de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen le concours qu'elle lui doit fournir, aux termes de l'article 6 de la loi du 15 juillet 1840 pour la traversée de la ville de Rouen, et cette dernière compagnie, à son tour, sollicite le ministre des travaux publics d'exécuter le prêt supplémentaire de quatre millions qu'il est autorisé par le même article 6 à lui consentir au nom de l'état.

Cette demande ayant paru fondée, il a été passé en conséquence entre le ministre des travaux publics, au nom de l'état, et la compagnie représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, les conventions suivantes, lesquelles d'ailleurs ne deviendront définitives qu'après avoir été approuvées par une ordonnance royale.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'état, à prêter à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, représentée comme il a été dit, une somme de quatre millions de francs, en sus de celle de quatorze millions dont le prêt lui a été consenti par la convention du 13 janvier 1843, approuvée par ordonnance royale du même jour.

Cette somme sera exclusivement employée aux travaux de construction du chemin de fer de Rouen au Havre, depuis le point d'embranchement sur la ligne de Paris à Rouen, jusqu'à la limite de la commune de Rouen, vers Deville.

2. La dite somme de quatre millions sera versée par à-compte de cent mille francs ainsi qu'il suit; le premier, lorsque la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre aura dépensé et payé de ses deniers une somme de cent mille francs pour la partie de chemin définie à l'article précédent; le second après que la dite compagnie aura dépensé et payé de ses deniers une seconde somme de cent mille francs, et, ainsi de suite, de telle sorte que le dernier à-compte de cent mille francs ne sera payé à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen que lorsque la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre aura dépensé et payé de ses deniers une somme de quatre millions de francs pour les travaux de la dite partie de chemin.

MM. de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au nom de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, s'engagent à rapporter les justifications ci-dessus indiquées, relativement aux sommes dépensées et payées

par la compagnie du chemin de Rouen au Havre; la forme et le mode de ces justifications seront déterminés d'ailleurs par le ministre des travaux publics.

3. Dans le cas où la dépense totale à faire pour l'exécution du chemin de fer de Rouen au Havre, entre le point d'embranchement sur le chemin de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Déville, n'atteindrait pas la somme de huit millions, la part contributive de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen dans cette dépense serait inférieure elle-même à quatre millions, et par suite le prêt de quatre millions consenti par le ministre des travaux publics, au nom de l'état, serait réduit d'autant.

4. De leur côté, les sieurs de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'obligent à payer à l'état l'intérêt du prêt supplémentaire de quatre millions sur le pied de trois pour cent par an, lequel courra à dater du jour de chaque versement.

Le remboursement du capital s'effectuera par trentième, d'année en année, en commençant trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer de Rouen au Havre, c'est-à-dire au 15 juillet 1850; ainsi le premier trentième sera versé au trésor public au jour ci-dessus désigné, le second trentième le 15 juillet 1851, et ainsi de suite un nouveau trentième le 15 juillet de chacune des années suivantes jusqu'à parfait remboursement.

La compagnie restera libre d'ailleurs de devancer les termes ci-dessus fixés pour le remboursement du prêt supplémentaire de quatre millions.

5. Pour garantie du payement des intérêts et du remboursement du dit prêt, MM. de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au nom de la compagnie qu'ils représentent, affectent par privilége, obligent et hypothèquent comme ils l'ont fait déjà pour le premier prêt de quatorze millions :

(1°) La concession qui a été faite par la loi du 15 juillet 1840 de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen;

(2°) Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen et de ses dépendances, tous les bâtiments et magasins qui seraient des dépendances du dit chemin et serviraient à son exploitation;

(3°) Tout le mobilier servant à l'exploitation du chemin de fer, tel qu'il se comporte et compose, machines, outils, instruments, chevaux, voitures, waggons, etc.

Cette affectation hypothécaire s'étendra, aux termes de l'article 2130 du Code civil, aux terrains qui pourraient être ultérieurement acquis pour l'exécution du chemin de fer, et aux travaux qui seraient exécutés sur le dit chemin, et à tout le mobilier d'exploitation qui y serait consacré, quoiqu'il n'appartienne pas encore à la compagnie.

Les dits sieurs agissant au nom comme dessus consentent à ce que l'agent judiciaire du trésor prenne inscription sur le chemin de fer tel qu'il se comporte et comportera, sur les terrains acquis ou à acquérir pour son exécution, et, en un mot, sur toutes ses dépendances actuelles et futures, pour la somme supplémentaire de quatre millions, intérêts et accessoires.

Ne seront pas toutefois frappés de l'hypothèque susdite les terrains achetés par la compagnie et qui se trouveraient en dehors des plans approuvés

ou à approuver pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

6. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs de l'Espée, Benoist et Charles Laffitte, au même nom que dessus, affectent encore au payement des intérêts et au remboursement du prêt supplémentaire consenti par les présentes :

(1°) Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Rouen;

(2°) La part qui, aux termes de l'article 6 de la loi du 15 juillet 1840, appartiendra à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen dans les produits et revenus de toute espèce résultant de l'exploitation future de la partie du chemin de fer de Rouen au Havre, comprise entre le point d'embranchement sur le chemin de Paris à Rouen et la limite de la commune de Rouen, vers Deville.

En cas de retard dans le payement des intérêts et des termes de remboursement, le gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus de l'une et l'autre catégorie ci-dessus définie.

7. A défaut par la compagnie de payer, de la manière et aux époques fixées par la présente convention, le capital et les intérêts des sommes qui lui auront été avancées, le recouvrement en sera poursuivi contre elle par voie de contrainte administrative, comme rétentionnaire de deniers publics.

8. Les deux commissaires institués déjà près la compagnie seront chargés de surveiller également l'exécution des présentes; les frais que cette surveillance pourra entraîner seront à la charge de la compagnie.

(N° 526.)

[28 juillet 1844.]

Chemin de fer de Rouen au Havre. — Prêt de dix millions par l'état.

1° ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 25 juillet 1844, entre notre ministre secrétaire d'état des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représentée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est et demeure approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans la dite convention, tant à la charge de l'état qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée à la présente ordonnance.

2° CONVENTION

Entre le ministre des travaux publics, au nom de l'état, et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, pour la réalisation du prêt de dix millions autorisé par la loi du 11 juin 1842.

L'an 1844 et le 25 du mois de juillet,

Entre le ministre secrétaire d'état des travaux publics agissant au nom de l'état, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 11 juin 1842, d'une part;

Et la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représentée par MM.:

(1°) Charles-Pierre-Eugène Laffitte, banquier, demeurant à Paris, rue Monthabor, n° 41;

(2°) Xavier-Vincent Feuillant, gérant de l'entreprise générale des Omnibus, demeurant à Paris, place Louis XV, n° 6;

(3°) Edmond, comte d'Alton-Shée, pair de France, demeurant à Paris, rue Lepelletier, n° 12,

Conformément aux statuts de la société approuvés par ordonnance royale du 29 janvier 1843, d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1er. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'état, à prêter à la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, représentée ainsi qu'il a été dit ci-dessus, une somme de dix millions de francs (10 000 000 fr.).

Conformément au deuxième paragraphe de l'article 2 de la loi susmentionnée, cette somme sera exclusivement employée aux travaux du chemin de fer et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation.

2. La dite somme de dix millions sera versée par dixièmes.

Le premier versement n'aura lieu que lorsque la compagnie aura justifié de dépenses faites et payées pour une somme d'au moins quatre millions.

Les versements suivants auront lieu au fur et à mesure de l'exécution de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes doubles au moins de chaque versement.

Ainsi, le premier dixième sera versé, comme il a été dit ci-dessus, après justification de dépenses faites et payées pour au moins quatre millions;

Le second dixième, lorsque le montant des travaux et dépenses relatifs à l'exécution du chemin de fer s'élèvera à six millions au moins;

Le troisième, lorsque le montant des dits travaux et dépenses s'élèvera à huit millions au moins;

Et ainsi de suite pour chaque dixième au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes de deux millions au moins, de telle sorte que le dernier dixième sera versé lorsque le montant des travaux et des dépenses effectuées s'élèvera à vingt-deux millions au moins.

Le ministre des travaux publics se réserve de déterminer les formes d'après lesquelles la compagnie devra justifier vis-à-vis de lui du montant des travaux et dépenses qui seront successivement exécutés sur le chemin de fer de Rouen au Havre.

3. De leur côté, les sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'obligent à payer à l'état l'intérêt du prêt ci-dessus fixé sur le pied de trois pour cent par an, lequel ne commencera à courir que trois années après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer, c'est-à-dire le 11 juin 1850.

Le remboursement du capital s'effectuera par quarantièmes d'année en année, en commençant dix ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer, c'est-à-dire au 11 juin 1857; ainsi le premier quarantième sera versé au trésor public au jour ci-dessus mentionné, le second quarantième le 11 juin 1858 et ainsi de suite, un nouveau quarantième le 11 juin de chacune des années suivantes jusqu'au parfait remboursement.

La compagnie reste libre d'ailleurs de devancer les termes ci-dessus fixés pour le remboursement du prêt de dix millions qui lui est consenti.

Art. 4, conforme à l'art. 5 de la convention relative au chemin de fer de Paris à Rouen (*voir* ci-dessus, page 485).

5. Indépendamment de l'affectation hypothécaire ci-dessus détaillée, les sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au même nom que dessus, affectent encore au payement des intérêts et au remboursement du prêt consenti par les présentes, les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer.

En cas de retard dans le payement des intérêts et des termes de remboursement, le gouvernement pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer.

6. A défaut par la compagnie de payer, de la manière et aux époques fixées par la présente convention, le capital et les intérêts des sommes qui lui auront été prêtées, le recouvrement en sera poursuivi contre elle par voie de contrainte administrative comme recouvrement de deniers publics.

7. Le ministre des travaux publics se réserve spécialement le droit de nommer auprès de la compagnie un commissaire pour surveiller l'exécution des présentes. Les dits sieurs Laffitte, d'Alton-Shée et Feuillant, au nom de la compagnie qu'ils représentent, s'engagent à supporter les frais que cette surveillance pourrait entraîner et qui seraient fixés par le ministre des travaux publics.

8. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

(N° 527.)

[31 juillet 1844.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Comptabilité. — Avis du conseil d'état sur la question de savoir si un ordre émané de l'autorité judiciaire ou d'une juridiction administrative, et particulièrement un arrêté de conseil de préfecture, peut dispenser un entrepreneur de travaux publics de fournir, à l'appui de l'ordonnance ou du mandat de payement, les pièces justificatives du service fait.

Le comité de législation qui, sur le renvoi ordonné par M. le garde des sceaux, ministre secrétaire d'état au département de la justice et des cultes, a pris connaissance d'une lettre de M. le ministre de l'intérieur, à la date du 21 juin 1844, et d'une autre lettre de M. le ministre des finances, à la date du 19 juillet 1844, par lesquelles les dits ministres demandent que le comité soit appelé à examiner la question de savoir :

« Si un ordre émané de l'autorité judiciaire ou d'une » juridiction administrative et particulièrement un arrêté » de conseil de préfecture peut dispenser un entrepreneur » de travaux publics de fournir, à l'appui de l'ordonnance » ou du mandat de payement, les pièces justificatives du » service fait ? »

Vu la lettre écrite le 13 décembre 1843, par M. le ministre de l'intérieur au préfet du Jura ;

Vu la lettre écrite le 24 février 1844, par M. le ministre de l'intérieur à M. le ministre des finances ;

Vu la lettre écrite le 26 avril 1844, par M. le ministre des finances à M. le ministre de l'intérieur ; ensemble le

rapport fait, le 6 avril, par le conseiller d'état directeur de la comptabilité générale des finances;

Vu la lettre écrite le 19 juillet 1844, par M. le ministre des finances au vice-président du comité de législation;

Vu la note jointe à cette lettre;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII; l'avis du conseil d'état du 16 thermidor an XII, approuvé le 25; l'avis du conseil d'état du 29 octobre 1811, approuvé le 12 novembre; l'avis du conseil d'état du 18 thermidor an IX, approuvé le 19; le décret du 11 juin 1806; la loi du 16 septembre 1807; les ordonnances royales du 14 septembre 1822, du 16 novembre 1831 et du 31 mai 1838;

Considérant que, d'après les avis du conseil d'état, approuvés le 25 thermidor an XII et le 12 novembre 1811, les décisions des juridictions administratives, comme celles de l'autorité judiciaire, sont exécutoires par elles-mêmes, emportent hypothèque et contrainte par corps; que, quand ces décisions ont liquidé des créances au profit d'entrepreneurs de travaux publics et sont devenues définitives, la quotité de ces créances est irrévocablement fixée; que d'ailleurs, les entrepreneurs étant obligés de se dessaisir de leurs pièces comptables, devant les juridictions appelées à fixer le montant de leurs créances, on ne pourrait avec justice les rendre responsables de l'adirement de tout ou partie de ces pièces; que dès lors, pour que les créanciers obtiennent l'ordonnancement, puis le payement de leurs créances, il suffit qu'ils produisent des expéditions authentiques des décisions rendues à leur profit;

Que les pièces dont la production est nécessaire pour couvrir la responsabilité des comptables sont les seules d'après lesquelles la cour des comptes est appelée, par la loi de son institution, à rédiger un rapport annuel contenant ses observations résultant de la comparaison de la nature des recettes avec les lois et des dépenses avec les

crédits et à exprimer ses vœux de réforme et d'amélioration dans la comptabilité publique ; qu'exiger la production devant la cour des comptes de toutes les pièces sur lesquelles ont été rendues les décisions des tribunaux judiciaires ou des juridictions administratives, ce serait s'exposer à l'inconvénient de paraître conférer à cette cour, à l'égard de ces décisions, un droit de contrôle ou de révision que la loi ne lui accorde pas ;

Que si le créancier ne peut être tenu de produire lesdites pièces pour obtenir l'ordonnancement et le payement de sa créance, il appartient toujours au ministre des finances, pour l'exercice de son droit de surveillance sur les faits qui touchent aux dépenses publiques, dans les branches du service qui le concernent directement, de réclamer des préfets la communication des actes et documents qui ont préparé la décision rendue au profit du créancier liquidé ;

Est d'avis : Que quand la créance d'un entrepreneur de travaux publics a été liquidée, soit par un arrêt ou un jugement, soit par une ordonnance royale rendue en conseil d'état, ou par un arrêté de conseil de préfecture devenu définitif par acquiescement ou expiration des délais du pourvoi, cet entrepreneur doit obtenir l'ordonnancement et le payement de sa créance, en produisant une expédition authentique de la décision rendue à son profit ; qu'on ne peut exiger qu'il produise, en outre, toutes les pièces sur lesquelles ces décisions sont intervenues.

(N° 528.)

[2 août 1844.]

Établissement du chemin de fer de Paris à Strasbourg; crédit.

LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Une somme de quatre-vingt-huit millions sept cent mille francs est affectée à l'établissement,

(1°) De la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Allemagne, classé par la loi du 11 juin 1842, comprise entre Paris et Hommarting, et passant par ou près Épernay, Châlons, Bar-le-Duc, Toul et Nancy;

(2°) Des embranchements dirigés de Reims et de Metz sur ce chemin.

2. Sur l'allocation mentionnée à l'article précédent, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de trois millions de francs, et sur l'exercice 1845, un crédit de six millions de francs.

3. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

(N° 529.)

[5 août 1844.]

Travaux de routes royales. — Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière; travaux; exploitation. — Canal de la Marne au Rhin et canal latéral à la Garonne. — Crédits.

LOI.

Louis-Philippe, etc.

TITRE 1er. — *Dépenses.*

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de six millions de francs (6 000 000 fr.), qui seront affectés aux travaux de grosses réparations, d'achèvement de lacunes et de rectifications de rampes des routes royales.

Ce crédit sera inscrit à la deuxième section, deuxième partie du budget du ministère des travaux publics, et formera un chapitre spécial.

2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, au chapitre XIV *bis* de la première section du budget, un crédit supplémentaire de deux cent quarante et un mille francs (241 000 fr.), pour l'exploitation des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de la Belgique.

3. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, au chapitre XIII de la deuxième partie de la seconde section du budget de son département, un crédit supplémentaire de un million quatre cent trente-cinq mille francs (1 435 000 fr.), savoir :

Six cent vingt mille francs (620 000 fr.) pour la liquidation des entreprises du chemin de fer de Lille à la frontière ;

Et huit cent quinze mille francs (815 000 fr.) pour compléter les voies et le matériel des deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière, et construire des maisons de gardes.

4. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, au chapitre XI de la première partie de la seconde section du budget, un crédit supplémentaire de treize millions de francs (13 000 000 fr.) applicables, savoir :

Sept millions de francs (7 000 000 fr.) aux travaux du canal de la Marne au Rhin, dans la partie comprise entre Vitry et Nancy ;

Six millions de francs (6 000 000 fr.) aux travaux du canal latéral à la Garonne.

Les travaux du canal latéral à la Garonne ne seront pas continués au delà d'Agen.

Les crédits ouverts pour le canal seront exclusivement employés à terminer les travaux entre Toulouse et Agen.

TITRE II. — *Voies et moyens.*

5. Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par les articles 1er et 3 de la présente loi ; les avances du trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices 1840 à 1844.

6. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'art. 2, au moyen des ressources ordinaires du budget de l'exercice 1844.

7. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'art. 4, comme suit :

Sept millions de francs (7 000 000 fr.) pour les travaux du canal de la Marne au Rhin seront imputés sur les ressources créées par l'art. 35 de la loi de finances du 25 juin 1841.

Six millions de francs (6 000 000 fr.) pour les travaux du canal latéral à la Garonne entre Toulouse et Agen seront imputés, savoir : deux millions quatre cent quarante-sept mille six cent trente-neuf francs sur les ressources créées par l'art. 35 de la loi de finances du 25 juin 1841, et trois millions cinq cent cinquante-deux mille trois cent soixante et un francs sur la réserve mentionnée en l'art. 1er de la loi du 25 juin 1841 sur les travaux publics extraordinaires.

(N° 530.)

[5 août 1844.]

Essai du système de chemin de fer atmosphérique ; crédit

LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de un million huit cent mille francs (1 800 000 fr.), pour un essai du système de chemin de fer atmosphérique.

L'essai pourra être fait, soit directement par l'état, soit par une compagnie à ses risques et périls, moyennant subvention de tout ou partie de la somme mentionnée au paragraphe précédent.

2. Le lieu de l'essai sera désigné par une ordonnance royale.

Le ministre des travaux publics pourra, en vertu de cette ordonnance, requérir, s'il y a lieu, conformément aux titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

3. Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, conformément à l'art. 18 de la loi du 11 juin 1842.

(N° 531.)

[5 août 1844.]

Concession d'un chemin de fer de Paris à Sceaux.

1° LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder au sieur Arnoux un chemin de fer de Paris à Sceaux, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

La convention passée en vertu du paragraphe précédent devra être homologuée par une ordonnance royale.

2. Des règlements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'il jugera utiles pour le service ou l'exploitation du chemin de fer.

3. Le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Paris à Sceaux, avant d'avoir formé une société anonyme dûment autorisée conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

4. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit au concessionnaire, sous

les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

2° CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le courant de deux années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Sceaux, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira d'un point voisin de la barrière d'Enfer, en dehors du mur d'octroi de la ville de Paris; il ira passer près d'Arcueil et de Bourg-la Reine, et aboutira à Sceaux en un point qui sera ultérieurement déterminé.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas sept millimètres par mètre (0m.007) entre Paris et Bourg-la-Reine. Entre Bourg-la-Reine et Sceaux, les pentes, le nombre de lacets et les rayons des courbes de raccordement seront déterminés par l'administration supérieure, sur les projets fournis par le concessionnaire, de manière que l'épreuve des voitures articulées du sieur Arnoux soit complétement concluante.

3. Dans le délai de trois mois, au plus tard, à dater de la loi de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de un à cinq mille, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Sceaux, d'après les indications de l'article précédent.

Le reste de l'article comme à l'art. 3 *du chemin de fer de Rouen au Havre* (2e série, t. II, 1842, p. 272).

4. Le chemin de fer pourra n'avoir qu'une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des stations devront être établies.

5. La largeur du chemin de fer en couronne sera au moins de quatre mètres soixante-cinq centimètres (4m.65). Dans les parties à deux voies, cette largeur sera au moins de huit mètres trente centimètres (8m.30).

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1m.44) au moins.

La largeur des accottements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres ($1^{m}.50$).

6. Indépendamment des stations des points de départ et d'arrivée, le concessionnaire sera tenu d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

Art. 7, conforme à l'art. 8 *du chemin de fer du Havre.*

8. Les ouvrages à construire à la rencontre, soit des routes royales et départementales, soit des chemins vicinaux, ruraux et particuliers, soit des cours d'eau, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration.

Les décisions qui statueront sur ces projets détermineront les dimensions des ouvrages, ainsi que le mode de leur construction, et toutes autres dispositions accessoires.

9. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimetres par mètre, pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 10, *conforme à l'art.* 15 *du chemin de fer du Havre.*

11. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les projets des ponceaux et aqueducs qui seront construits à cet effet devront être, avant tout commencement d'exécution, soumis à l'approbation de l'administration.

12. Le concessionnaire pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierres de taille.

13. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Articles 14 *à* 21, *conformes aux articles* 22 *à* 29 *du chemin de fer du Havre.*

22. Les ouvrages relatifs à la traversée de l'enceinte continue, et qui devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par le concessionnaire, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

Art. 23, *conforme à l'art.* 30 *du chemin de fer du Havre, sauf les paragraphes* 1 *et* 4 *ainsi conçus :*

Le concessionnaire ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, il n'a pu justifier vala-

blement, par devant l'administration, de la constitution du capital nécessaire à l'exécution des travaux, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième de ce capital.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 24, conforme à l'art. 31 du chemin du Havre.

Art. 25, conforme à l'art. 32 du chemin du Havre, sauf le deuxième paragraphe ainsi conçu :

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et le concessionnaire devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

Articles 26 et 27, conformes aux articles 33 et 34 du chemin du Havre.

Art. 28, conforme aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 de l'art. 35 du chemin du Havre, sauf les variantes et additions suivantes :

Durée de la concession. . . . . 50 ans.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des réglements spéciaux, le concessionnaire entendu, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF,

Conforme au tarif du chemin de fer d'Orléans sur le centre de la France (*voir* page 465).

Le reste de l'article conforme aux sept derniers paragraphes de l'art. 20 du chemin du Centre.

Articles 29 à 39, conformes aux articles 21 à 30 et 32 du chemin du Centre.

Articles 40, 41 et 42, conformes aux articles 44, 45 et 46 du chemin du Havre.

Art. 43, conforme aux neuf premiers paragraphes de l'art. 39 du chemin du Centre.

Articles 44 à 48, conformes aux articles 48 à 51 du chemin du Havre.

49. Avant la présentation de la loi de concession, le concessionnaire sera tenu de déposer, à titre de garantie, une somme de cinquante mille francs en numéraire, ou rentes sur l'état, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transport, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

La somme de cinquante mille francs devra être doublée dans le mois qui suivra la promulgation de la loi.

La somme totale de cent mille francs, déposée ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue comme il est dit à l'article 23.

50. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Par une convention en date du 5 septembre 1844, passée en exécution de l'art. 1er de la loi qui précède, le ministre des travaux publics a concédé l'entreprise au sieur Arnoux, aux clauses et conditions de la loi précitée et du cahier des charges annexé à cette loi.

Cette convention renferme la clause suivante : « Il est spécialement » entendu et déclaré que les réductions de péage stipulées dans l'art. 43 » du cahier des charges, en faveur des chemins d'embranchement et de » prolongement, s'appliquent, non-seulement aux chemins qui seront » autorisés par des lois, mais encore à ceux qui pourront l'être par or- » donnance royale, conformément à la loi du 3 mai 1841. »

Une ordonnance royale en date du 6 septembre 1844 a approuvé cette convention.

(N° 532.)

[5 août 1844.]

Ports de Marseille, du Havre et de Bordeaux; phares et fanaux; crédits.

LOI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Une somme de dix-sept millions cent quatre-vingt mille francs (17 180 000 fr.) est affectée à l'établissement du port auxiliaire de la Joliette et d'une route de ceinture au port de Marseille, et à la construction d'un môle au port du Frioul.

2. Une somme de dix-neuf millions neuf cent vingt-deux mille francs (19 922 000 fr.) est affectée à l'amélioration du chenal et de l'avant-port du Havre, à l'exécution des travaux complémentaires des bassins de la Floride et de Vauban, à la construction du nouveau bassin de l'Heure, à l'établissement d'un bassin entrepôt et à l'exécution de divers ouvrages accessoires.

L'exécution du bassin entrepôt ne sera commencée qu'après qu'une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, aura réglé les conditions de l'exploitation du dit bassin, et que le concessionnaire de cette exploitation aura pris l'engagement de rembourser à l'état la valeur des terrains sur lesquels seront assis les bâtiments et magasins.

3. Une somme de trois millions cinq cent mille francs (3 500 000 fr.) est affectée à l'établissement de quais au port de Bordeaux.

4. Une somme de deux millions cinq cent mille francs (2 500 000 fr.) est affectée à l'achèvement du système de phares et fanaux destinés à l'éclairage des côtes maritimes.

5. Sur les allocations déterminées par les articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de quarante-trois millions cent deux mille francs (43 102 000 fr.), il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de deux millions trois cent mille francs (2 300 000 fr.), savoir :

Port de Marseille et ouvrages accessoires.	1 000 000 fr.
Port du Havre	900 000
Port de Bordeaux.	250 000
Pour les phares et fanaux.	150 000
Total.	2 300 000 fr.

Et, sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions neuf cent mille francs (5 900 000 fr.), savoir :

Port de Marseille et ouvrages accessoires.	2 500 000 fr.
Port du Havre.	2 500 000
Port de Bordeaux.	600 000
Pour les phares et fanaux.	300 000
Total.	5 900 000 fr.

6. Les plans d'ensemble et les devis par masses de travaux compris dans la présente loi seront déposés aux archives de la chambre des députés et de la chambre des pairs.

7. Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi. Les avances du trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices 1840 à 1844.

(N° 533.)

[5 août 1844.]

Expropriation pour utilité publique. — (Sr Euvrard). — *Routes; alignements. — Les travaux d'alignement et d'élargissement des routes classées par décrets et ordonnances antérieurs à la loi du* 3 *mai* 1841, *et les expropriations qui doivent en être la suite, ne sont pas soumis à la déclaration d'utilité publique prescrite par l'art.* 3 *de cette loi, lorsque ces travaux sont conformes aux anciens plans des routes.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.)

La cour;

Vu le décret du 16 décembre 1811, et l'art. 14 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que le décret du 16 décembre 1811, contenant règlement sur les routes, avait classé comme route impériale de 3e classe, sous le n° 85, la route de Saint-Didier à Lausanne, passant par Marnay, dans la traverse du département de la Haute-Saône, et classée aujourd'hui comme route royale sous le n° 67;

Attendu que la disposition de l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, qui veut que des routes royales ne puissent être exécutées qu'en vertu d'une loi rendue après une enquête administrative, n'a pas eu pour effet de rétroagir contre

les classements antérieurs de routes royales régulièrement ordonnés, ni de soumettre à de nouvelles déclarations d'utilité publique les travaux d'alignement et d'élargissement conformes aux plans anciens de ces routes ;

Attendu qu'il résulte des documents du procès et notamment de l'arrêté du préfet de la Haute-Saône, en date du 18 novembre 1843, que l'expropriation dont il s'agit dans l'espèce était demandée pour obtenir l'élargissement de la route royale n° 67, dans sa traverse au lieu dit la porte de Marnay, compris dans l'ancien tracé de la route ;

Qu'en se refusant dans ces circonstances à ordonner l'expropriation par le motif que la condition de l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841 n'aurait pas été accomplie, le jugement attaqué a faussement appliqué cet article et expressément violé les lois précitées ;

Casse, etc.

(N° 534.)

[8 août 1844.]

Chemin vicinal converti en route départementale. — Indemnités. — (Sr Remy c. le Sr Cuny). *— Possession ; question préjudicielle. — Dommages ; compétence. — Les chemins vicinaux reconnus comme tels sont de leur nature imprescriptibles. — Dès lors, dans le cas où un entrepreneur de route départementale établit ses travaux sur un terrain qu'un particulier soutient posséder depuis plus d'un an à titre de propriétaire, et que l'administration prétend faire partie d'un chemin vicinal, l'action possessoire intentée par ce particulier est subordonnée à la reconnaissance et à la fixation de la largeur du chemin par l'autorité administra-*

tive (*). — *Cette autorité est également compétente pour statuer sur les dommages-intérêts réclamés à raison du trouble apporté à la possession du terrain* (**).

Une ordonnance royale du 28 octobre 1833 a autorisé l'établissement d'une route départementale de Remiremont à Saint-Dié.

Dans la traverse de la commune de Gerbépal, la chaussée de la route devait être établie sur le sol d'un chemin vicinal.

Le 10 août 1843, un propriétaire de cette commune, le sieur Remy, a fait citer, devant le juge de paix du canton de Corcieux, le sieur Cuny, cantonnier de l'administration des ponts et chaussées, employé aux travaux de la route.

Le sieur Remy se plaignait que le sieur Cuny eût occupé par des remblais une étendue d'environ 40 centiares de terrain, situé devant sa maison, et dont il est propriétaire et possesseur paisible depuis plus d'une année; que ce remblai eût rendu plus difficile l'accès de la maison et supprimé un cassis qui réunissait les eaux pluviales destinées à arroser et fertiliser un verger. En conséquence, il demandait :

Que sa jouissance paisible et annale fût reconnue;

Que le remblai fût enlevé;

Que le cassis fût rouvert;

Qu'il lui fût alloué une indemnité de 50 fr.

Le 19 août, le juge de paix a rendu un jugement par lequel il a ordonné une visite de lieux; le 2 septembre, après avoir procédé à cette visite, il a renvoyé, pour la décision définitive, au 9 du même mois. Ce dernier jour, un jugement a maintenu le sieur Remy dans la possession de 35 centiares de terrain nivelé par le sieur Cuny, a condamné celui-ci à payer 6 fr. de dommages-intérêts pour le trouble causé à la possession, a déclaré que les eaux pluviales ne peuvent être l'objet d'une possession utile, et que l'autorité judiciaire est incompétente pour prononcer la suppression du remblai exécuté par les ordres de l'administration.

Le 17 février 1844, le sieur Cuny a formé appel devant le tribunal civil de l'arrondissement de Saint-Dié.

Le 15 avril, le préfet des Vosges a adressé au procureur du roi un déclinatoire, fondé sur la loi du 28 pluviôse an VIII. Il a soutenu que le terrain occupé par les remblais exécutés par le sieur Cuny, était une dépendance de l'ancien chemin vicinal; que, dès lors, il était imprescriptible, et ne pouvait par conséquent donner lieu à une action possessoire; que, dans tous les cas, les dommages résultant des remblais ne pouvaient être appréciés par l'autorité judiciaire.

Le sieur Cuny a pris des conclusions à l'appui du déclinatoire et le sieur Remy des conclusions contraires. Ce dernier a soutenu que, même à l'occasion d'un chemin vicinal, une question possessoire peut être portée devant l'autorité judiciaire, et que la question de dommages-inté-

(*) *Voir* ci-dessus, page 435, l'ordonnance du 26 juillet 1844.

(**) *Voir* l'ordonnance du 25 août 1841, 2e série, t. I, p. 386.

rêts, étant l'accessoire de la question de trouble à la possession annale, doit être soumise à la même juridiction.

Le 1er juin 1844, le tribunal a rejeté le déclinatoire, par un jugement ainsi conçu :

« Attendu que la demande du sieur Remy devant le juge de paix de Corcieux est une action possessoire; que toute action de cette nature est de la compétence du juge de paix, *quel qu'en soit l'objet*, alors même qu'elle porterait sur des choses essentiellement hors du commerce, sauf à apprécier la recevabilité ou le mérite de cette action; que sur ce premier chef le juge de paix a donc été saisi compétemment;

» Attendu, *sur le chef relatif aux dommages-intérêts*, qu'il résulte des termes de la citation et des jugements rendus que la demande en dommages-intérêts n'est que la conséquence du premier chef; que cette demande n'avait point pour objet la réparation du préjudice résultant de l'exhaussement du sol de la route, mais bien la réparation du trouble souffert par l'apport des grèves et l'exhaussement du seul terrain de 30 centiares, dont Remy prétend avoir la possession; qu'ainsi le juge de paix était compétent pour connaître de cette demande accessoire. »

Les 8 et 17 juin, le procureur du roi a transmis copie de ce jugement et de ses conclusions au préfet, qui a pris, le 19, et fait déposer, le 20, au greffe du tribunal, un arrêté de conflit, fondé sur les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, 28 pluvôse an VIII, et qui est ainsi motivé :

« Considérant, tout en laissant de côté la maintenue possessoire ordonnée par M. le juge de paix, que l'autorité administrative est seule compétente pour apprécier les dommages-intérêts réclamés par le sieur Remy, puisqu'il ne s'agit que d'un préjudice résultant de travaux ordonnés par l'administration, pour l'exhaussement du sol de la route départementale n° 20;

» Considérant que, en réservant au tribunal de Saint-Dié la connaissance du chef de la demande du sieur Remy relatif aux dommages-intérêts, le jugement sus-visé méconnaît les dispositions pré-rappelées des lois des 28 pluviôse an VIII, 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III. »

Le 22 juin, le tribunal, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit, a déclaré qu'il serait sursis à la continuation de l'instance judiciaire.

Le 1er juillet, il a été déposé au parquet du procureur du roi des observations contre l'arrêté de conflit, dans lesquelles on soutenait que l'autorité judiciaire était compétente, parce qu'il s'agissait d'une question possessoire et de dommages-intérêts accessoires à cette question.

Le procureur du roi a présenté des observations dans le même sens, en transmettant le dossier à la chancellerie.

A la date du 8 août 1844, il est intervenu, sur le rapport de M. Boulatignier, maître des requêtes, l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris le 19 juin 1844, par le préfet des Vosges, dans une instance pendante devant le tri-

bunal civil de Saint-Dié, entre le sieur Remy et le sieur Cuny;

Vu l'exploit du 10 août 1843, par lequel le sieur Remy, propriétaire à Gerbépal, assigne le sieur Cuny, cantonnier de l'administration des ponts et chaussées, à comparaître devant le juge de paix du canton de Corcieux, pour entendre : 1° déclarer qu'il sera maintenu dans la possession paisible et plus qu'annale d'un terrain de 40 centiares environ, sur lequel il a été élevé des terrassements pour la construction de la route départementale de Remiremont à Saint-Dié; 2° ordonner qu'un cassis supprimé par suite de ces terrassements sera rouvert, et le remblai enlevé; qu'enfin il lui sera payé une indemnité de 50 fr., à titre de dommages-intérêts à raison des faits ci-dessus rappelés :

Vu les jugements rendus les 19 août, 2 et 9 septembre 1843, et par lesquels le juge de paix du canton de Corcieux prescrit une visite des lieux, et, après la dite visite opérée, maintient le sieur Remy dans la possession de 35 centiares de terrain nivelé par le sieur Cuny, et condamne ce dernier à 6 fr. de dommages-intérêts pour trouble causé à la possession;

Vu l'acte d'appel formé, le 17 février 1844, par le sieur Cuny;

Vu le mémoire en déclinatoire adressé, le 15 avril 1844, par le préfet des Vosges à notre procureur près le tribunal de l'arrondissement de Saint-Dié;

Vu les conclusions des parties;

Vu le jugement du 1er juin 1844, par lequel le tribunal rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu le jugement du 22 juin 1844, par lequel le même tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu les observations sur l'arrêté de conflit au nom du sieur Remy, déposées, le 1er juillet 1844, au parquet de

notre procureur près le tribunal de l'arrondissement de Saint-Dié ;

Vu les observations de notre dit procureur à la date du 5 juillet ;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment les lettres écrites, les 9 et 16 juillet, par notre garde des sceaux, au secrétaire général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que le dossier est parvenu à la chancellerie les 9 et 13 juillet ;

Vu les lois des 21 mai 1836 et 28 pluviôse an VIII (17 février 1800) ;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que l'action pendante devant le tribunal civil de Saint-Dié, a pour objet :

(1°) De faire déclarer que le sieur Remy avait la possession annale d'un terrain, sur lequel le sieur Cuny a établi un remblai pour l'exécution de la route départementale de Remiremont à Saint-Dié, et que l'administration soutient faire partie d'un chemin vicinal que la route est destinée à remplacer ;

(2°) De faire allouer au dit sieur Remy une indemnité pour le trouble causé à sa possession ;

Considérant que les chemins vicinaux reconnus comme tels étant de leur nature imprescriptibles, ne sont pas susceptibles d'une possession privée ; que, dès lors, l'action possessoire du sieur Remy était subordonnée à la question de savoir si le terrain sur lequel le remblai a été établi, faisait partie d'un chemin vicinal, et qu'il appartient à l'autorité administrative de reconnaître et de fixer la largeur des chemins vicinaux ;

Considérant, d'ailleurs, qu'il appartient à la même autorité de prononcer sur les demandes en indemnité

formées par les particuliers qui se plaignent de torts et dommages provenant de l'exécution des travaux publics;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris, le 19 juin 1844, par le préfet des Vosges, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus, l'exploit introductif d'instance du 10 août 1843, les trois jugements rendus par le juge de paix du canton de Corcieux, les 19 août, 2 et 9 septembre 1843, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance; l'acte d'appel du 17 février 1844 et le jugement du tribunal de Saint-Dié du 1er juin 1844.

(N° 535.)

[10 août 1844.]

Cours d'eau non navigables. — *Moulins et usines.* — (Sr de Carbonnières). — *Diminution de force motrice; indemnité.* — *Intérêts; point de départ.* — *Procédure; chose jugée; demande reconventionnelle.* — *Fixation de l'indemnité due à un propriétaire pour la diminution de la force motrice de ses usines, provenant de travaux de dessèchement, et pour les frais nécessaires à leur mise en activité dans les nouvelles conditions où ces travaux les avaient placées.* — *Les intérêts d'une indemnité de dommages, sont dus, non à partir du jour où le préjudice a commencé, mais à partir du jour de la demande qui en est faite devant le conseil de préfecture* (*). — *Rejet d'une demande en production des titres constitutifs d'une usine, par le motif*

(*) Le principe de cette décision est dans l'art. 1153 du Code civil. Il a été également appliqué dans l'ordonnance du 23 février 1844, ci-dessus, page 202. *Voir* le mot *Intérêts*, à la Table décennale.

qu'il avait été statué sur cette demande par un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée. — Rejet du pourvoi formé contre un arrêté qui avait refusé de prononcer sur une demande reconventionnelle, l'affaire n'étant pas instruite.

Les concessionnaires du desséchement des marais de la vallée de l'Authie se sont pourvus contre un arrêté du conseil de préfecture de la Somme, en date du 27 avril 1840, qui a dispensé le marquis de Carbonnières de produire les titres d'établissement de son moulin de Dompierre, à l'appui de sa demande en indemnité pour la dépréciation de cette usine résultant de travaux de desséchement.

Cet arrêté était motivé :

Sur ce que la prétention des concessionnaires, déjà plusieurs fois élevée, avait été formellement écartée par l'arrêté du 6 novembre 1837, lequel n'ayant point été attaqué et ayant été exécuté, avait acquis l'autorité de la chose jugée ;

Sur ce qu'au surplus et surabondamment, à défaut de titres translatifs de propriété le sieur de Carbonnières représentait deux baux authentiques prouvant que dès avant le 21 juillet 1560, date du premier de ces baux, les moulins de Dompierre appartenaient à ses auteurs.

Les requérants prétendaient que le conseil de préfecture avait violé l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807, portant qu'en pareille matière il sera d'abord examiné si l'établissement des moulins et usines est légal, ou si le titre d'établissement ne soumet pas les propriétaires à voir démolir leurs établissements sans indemnité, si l'utilité publique le requiert.

Le ministre, consulté sur ce pourvoi, a pensé qu'il devait être rejeté par les motifs mêmes contenus dans l'arrêté attaqué. Il a rappelé, d'ailleurs, qu'il était passé depuis longtemps en jurisprudence, à l'égard des usines situées sur les cours d'eau non navigables ni flottables, que le seul fait d'une existence antérieure aux lois abolitives du régime féodal, établit en faveur des dites usines une présomption de légalité qui dispense les propriétaires des justifications mentionnées à l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807 (*Voir* l'ordonnance du 11 juillet 1844, ci-dessus, page 407).

L'ordonnance qui suit a rejeté le pourvoi en se fondant sur la fin de non recevoir tirée de l'autorité de la chose jugée qu'avait acquise le premier arrêté du conseil de préfecture sur la question de production des titres constitutifs de l'usine. Elle a statué sur le chiffre de l'indemnité due au sieur de Carbonnières ; et a décidé en outre que les intérêts de cette indemnité ne devaient courir que du jour de la demande et non à partir de l'époque où le dommage avait commencé.

Voici le texte de cette ordonnance :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des sieurs marquis d'Argent des Deux-Fontaines, demeurant à Bourville

(Eure-et-Loir), et Joseph Pottier, propriétaire, demeurant rue d'Angoulême-Saint-Honoré nº 13, à Paris, agissant au nom et comme gérants gratuits de la concession du desséchement des marais de la vallée d'Authie; la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 25 juillet 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Somme, en date du 27 avril précédent, qui, sur la demande en indemnité formée contre eux par le sieur de Carbonnières, pour diminution de la force motrice des usines de Dompierre, appartenant à celui-ci, rejette l'exception des requérants à fin de production des titres constitutifs des dites usines, et ordonne qu'il sera passé outre à la tierce expertise subsidiairement réclamée par les sieurs d'Argent et Pottier; ce faisant, dire et ordonner que le sieur de Carbonnières devra, avant toute demande, justifier de l'existence légale de ses usines; et condamner le dit sieur de Carbonnières aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire ampliatif enregistré comme dessus, le 14 octobre 1840, par lequel les sieurs d'Argent et Pottier concluent à ce qu'il nous plaise, annulant l'arrêté du 27 avril 1840, dire et ordonner qu'il soit sursis à statuer sur la demande en indemnité du sieur de Carbonnières, jusqu'à ce qu'il ait justifié de l'existence légale de ses moulins; subsidiairement, et à défaut de cette justification, prescrire qu'il sera tenu de se conformer à un arrêté du préfet du Pas-de-Calais, du 25 août 1808, et que le niveau d'eau fixé par cet arrêté servira de point de départ pour calculer l'indemnité qui pourra lui être due; plus subsidiairement, dire que la hauteur de la chute des usines de Dompierre est de 1m.50, que l'indemnité à allouer devra être réglée en conséquence, et condamner le sieur de Carbonnières aux dépens;

Vu le mémoire en défense, enregistré comme dessus, le

26 décembre 1840, par lequel le marquis de Carbonnières, propriétaire, demeurant à Dompierre, conclut à ce qu'il nous plaise rejeter le pourvoi des sieurs d'Argent et Pottier, et les condamner aux dépens;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 21 février 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée de cette affaire;

Vu également la requête à nous présentée au nom du sieur Joseph Pottier, comme gérant gratuit de la concession du desséchement de l'Authie, la dite requête enregistrée comme dessus, le 24 décembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Somme, en date du 14 septembre précédent, qui alloue au marquis de Carbonnières, pour diminution de force motrice de ses usines, une indemnité de 18 213 fr. avec intérêts du 1er janvier 1826; ce faisant, dire et ordonner que le sieur de Carbonnières n'aura droit à une indemnité qu'autant qu'il justifiera de l'existence légale de ses usines; subsidiairement, et à défaut de cette justification, prescrire qu'il sera tenu de se conformer à l'arrêté précité du 25 août 1808, et que le niveau d'eau fixé par cet arrêté servira de point de départ pour calculer l'indemnité qui pourra lui être due; plus subsidiairement, dire que la hauteur de la chute en question est de 1m.51, et que l'indemnité devra être réglée en conséquence; plus subsidiairement encore, et pour mettre un terme à toute contestation, allouer au sieur de Carbonnières à titre d'indemnité la somme de 6 650 fr., arbitrée par l'un des experts; dire que cette somme ne sera exigible qu'à partir du jour où l'abaissement de l'eau aura lieu, et que les intérêts ne courront qu'à compter de cette époque; dans tous les cas, condamner le sieur de Carbonnières à payer aux concessionnaires la somme de 23 259fr.80 pour droits par lui dus à raison des irrigations

qu'il a procurées à ses prés pendant l'espace de seize ans, sauf à ajouter à cette somme le prix des irrigations subséquentes avec les intérêts, et le condamner en outre aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense du sieur de Carbonnières, le dit mémoire enregistré comme dessus, le 12 mai 1841;

Vu également la requête et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom du sieur Bernault et autres concessionnaires du desséchement de la vallée de l'Authie, la dite requête et le dit mémoire enregistrés comme dessus, les 24 décembre 1840 et 14 avril 1841, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté précité du 14 septembre 1840, et faisant ce que le conseil aurait dû faire, ordonner qu'avant faire droit au fond, et si on n'admet pas le point d'eau légal de 50 mètres en contre-bas des berges fixé par l'arrêté précité du 25 août 1808, il sera procédé à la fixation du point d'eau des moulins de Dompierre; dire que par suite, et dans tous les cas, l'indemnité due au sieur de Carbonnières sera fixée à 4 000 fr. sans intérêts; dire aussi que les concessionnaires seront autorisés d'après l'art. 24 de la loi du 16 septembre 1807, à acquérir les deux moulins sur l'estimation contradictoire qui en sera faite, et condamner le sieur de Carbonnières aux dépens sous toutes réserves;

Vu le mémoire en défense enregistré comme dessus le 26 mai 1841, par lequel le sieur de Carbonnières demande la jonction des requêtes ci-dessus visées;

Vu la lettre enregistrée, comme dessus, le 21 février 1842, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée des requêtes et mémoires ci-dessus visés;

Vu le mémoire en réplique, enregistré comme dessus, le 13 février 1844, par lequel les concessionnaires du desséchement de l'Authie persistent dans leurs conclusions;

Vu le procès-verbal d'estimation des moulins de Dompierre, en date du 11 novembre 1812;

Vu l'arrêté du préfet du 4 avril 1826;

Vu le bail des 8 et 9 avril 1832;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture rendu par défaut le 27 février 1837; l'arrêté contradictoire du même conseil, du 6 novembre suivant;

Vu le procès-verbal d'expertise des 12 septembre et 15 octobre 1838;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture rendu par défaut, le 12 août 1839; l'arrêté du même conseil du 9 mars 1840;

Vu le procès-verbal de tierce expertise du 23 juin suivant;

Vu toutes les autres pièces produites;

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Ouï Mᵉ Chevrier, avocat des demandeurs;

Ouï Mᵉ Coffinières, avocat du défendeur;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la jonction des requêtes ci-dessus visées:

Considérant que les requêtes des sieurs d'Argent, Pottier et Bernault sont dirigées contre des arrêtés rendus entre les dites parties et le sieur de Carbonnières, et ont un objet commun, à savoir le règlement de l'indemnité réclamée par ce dernier; qu'il y a lieu dès lors de joindre les dites requêtes pour y statuer par une seule et même ordonnance;

En ce qui touche l'arrêté du 27 avril 1840 et le chef de conclusions des concessionnaires, tendant à ce qu'il soit procédé à l'égard des usines de Dompierre, à l'examen prescrit par l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807:

Considérant que, par son arrêté contradictoirement rendu le 6 novembre 1837, et contre lequel aucun pourvoi

n'a été formé, le conseil de préfecture avait déjà rejeté cette demande des concessionnaires; que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté du 27 avril 1840, a décidé que ce chef de conclusions devait être écarté par l'exception de l'autorité de la chose jugée;

En ce qui touche l'indemnité due au sieur de Carbonnières :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant à 18 213 francs l'indemnité due au sieur de Carbonnières pour la diminution de la force motrice de ses usines et pour les frais nécessaires à leur mise en activité dans les nouvelles conditions où les travaux de desséchement les ont placées, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des droits du sieur de Carbonnières;

En ce qui touche le point de départ des intérêts de la dite indemnité :

Considérant que, s'il est établi par les documents joints au dossier que le préjudice causé au sieur de Carbonnières a commencé dès l'année 1826, néanmoins les intérêts de l'indemnité qui lui est due ne peuvent courir qu'à partir du jour de la demande qu'il en a faite;

Sur la demande reconventionnelle des concessionnaires à fin de payement par le sieur de Carbonnières d'une indemnité pour irrigation de ses prairies :

Considérant que cette demande n'ayant pas été instruite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'y avait lieu d'y statuer en l'état;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Somme, en date du 14 septembre 1840, est annulé dans la disposition qui fixe au 1er janvier 1826 le point de départ des intérêts de l'indemnité allouée au sieur de Carbonnières.

Les intérêts de la dite indemnité ne courront qu'à partir de la demande faite des dits intérêts par le sieur de Carbonnières.

2. Les requêtes des sieurs marquis d'Argent, Pottier et Bernault, sont rejetées pour le surplus.

3. Les dépens sont compensés entre les parties.

(N° 536.)

[22 août 1844.]

Cours d'eau non navigables. — (Sr Bourdon c. les Srs Ratton et de Parseval.) — *Contestation d'intérêt privé; conflit. — Jugements des tribunaux. — Lorsqu'aucun acte de l'autorité publique n'a pourvu au règlement d'un cours d'eau non navigable, les riverains peuvent déférer aux tribunaux les changements apportés par d'autres riverains au régime des eaux, pour obtenir le rétablissement de l'ancien état de choses et des dommages-intérêts* (*). — *Les décisions judiciaires à intervenir à cet égard ne font aucun obstacle à ce que l'administration prenne ultérieurement les mesures qu'elle jugera utiles dans l'intérêt général* (**).

Le sieur Bourdon, propriétaire d'un moulin sur la Petite-Veyle, a cité devant le tribunal civil de Bourg (Ain), le sieur Ratton, propriétaire d'un moulin sur la Grande-Veyle, et le sieur de Parseval, propriétaire du château de Pont-de-Veyle, se plaignant que, par leur fait, une quantité d'eau surabondante, dans les crues de la Grande Veyle, était rejetée dans la petite, et entravait la marche de son moulin.

Le sieur Bourdon fondait sa plainte sur ce qu'autrefois le château et les deux moulins ne formaient qu'une seule propriété; que, lors de la vente et de la séparation de ces immeubles, outre la cascade du parc qui sert de déversoir au moulin du sieur Ratton, il existait au dit moulin deux vannes de fond destinées à l'écoulement des eaux dans les crues de la Grande Veyle, et que c'est dans cet état de choses que lui, Bourdon, avait acheté le second moulin situé sur la Petite-Veyle;

Que, depuis, la cascade ou déversoir avait été plus que doublée en

---

(*) *Voir* ci-après, page 528, l'ordonnance du 28 août 1844.
(**) Ordonnance du 13 février 1840, 1re série, t. X, page 212.

largeur; que, d'un autre côté, le sieur Ratton avait détruit la principale de ses vannes de fond pour y établir un tournant, et qu'il tenait la seconde constamment fermée; d'où il suit que le cours des eaux de la rivière était complétement changé, les eaux qui devaient s'écouler dans la Grande-Veyle venant refluer à la cascade ou déversoir, et, là, prendre leur passage dans la Petite-Veyle.

Il demandait en conséquence: 1° des dommages-intérêts pour le préjudice à lui causé; 2° le rétablissement de l'ancien état de choses, c'est-à-dire l'écoulement des eaux dans la Grande-Veyle par les deux vannes du sieur Ratton et par la réduction de la cascade du sieur de Parseval.

Sur cette instance, le préfet de l'Ain a adressé un mémoire au tribunal, pour revendiquer la partie de la cause relative au réglement des eaux, se fondant sur les lois des 11-20 août 1790 et 6 octobre 1791, et annonçant en même temps que l'administration s'occupait du règlement des eaux de la Veyle, dans lequel se trouve nécessairement compris le moulin du sieur Ratton et le déversoir du sieur de Parseval.

Sur les conclusions du procureur du roi, contraires à l'exception d'incompétence proposée par le préfet, le tribunal a rendu, le 14 mai 1844, un jugement par lequel il a déclaré retenir la cause.

Le 28 mai, le préfet a élevé le conflit d'attributions par un arrêté dont voici le texte:

« Vu le mémoire en date du 3 mars 1844, par lequel il (le préfet) a demandé le renvoi devant l'autorité compétente d'une instance soumise au tribunal civil de l'arrondissement de Bourg, par le sieur Benoît Bourdon, meunier à Griéges, à l'effet de faire ordonner: 1° que le sieur Joseph Ratton, meunier à Crottet, serait tenu de rétablir une vanne de décharge que le sieur Bourdon prétend avoir été supprimée au moulin de Thurignat, construit à Crottet, sur la rivière de la Veyle; 2° que le sieur de Parseval, propriétaire à Pont-de-Veyle, serait assujetti à l'obligation de réduire de moitié l'ouverture de la cascade existant dans son parc, laquelle sert de déversoir au moulin de Thurignat et à l'écoulement d'une portion des eaux dans les crues;

» Le jugement du 14 mai 1844, par lequel le tribunal civil de Bourg a rejeté le déclinatoire proposé par le préfet de l'Ain;

» La lettre en date du 22 mai courant par laquelle M. le procureur du roi près le tribunal de Bourg transmet au préfet de l'Ain le jugement du 14 mai ci-devant rapporté;

» L'ordonnance royale du 1er juin 1828;

» Les dispositions de la loi des 12-20 août 1790, chapitre 6, ainsi conçues:

« Les administrations départementales doivent rechercher et indiquer » les moyens de procurer le libre cours des eaux; d'empêcher que les » prairies ne soient submergées par la trop grande élévation des écluses, » des moulins, et par les autres ouvrages d'art établis sur les rivières; » de diriger enfin, autant qu'il sera possible, toutes les eaux de leur » territoire vers un but d'utilité générale; »

» L'article 16 du titre 2 de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791, ainsi conçu:

» Les propriétaires ou fermiers des moulins et usines construits ou

» à construire seront garants de tous dommages que les eaux pourraient
» causer aux chemins ou aux propriétés voisines, par la trop grande
» élévation du déversoir, ou autrement; ils seront forcés de tenir les
» eaux à une hauteur qui ne nuise à personne, et qui sera fixée par le
» directoire du département d'après l'avis du directoire de district; »

» Les articles 42, 43 et 44 du titre 25 de l'ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts, ainsi conçus :

« Art. 42. Nul, soit propriétaire ou engagiste, ne pourra faire mou-
» lins, bâtardeaux, gords, pertuis, ni autres édifices ou empêchements
» nuisibles au cours de l'eau dans les fleuves et rivières navigables ou
» flottables.

» Art. 43. Ceux qui ont fait bâtir des moulins, écluses, vannes,
» gords et autres édifices dans l'étendue des fleuves et rivières navigables
» et flottables sans en avoir obtenu la permission, seront tenus de les
» démolir, sinon le seront à leurs frais et dépens.

» Art. 44. Défendons à toutes personnes de détourner l'eau des rivières
» navigables et flottables ou d'en affaiblir et altérer le cours, par tran-
» chées, fossés et canaux, à peine....... »

» L'arrêté réglementaire du 19 ventôse an VI ;

» Attendu que les dispositions des lois ci-dessus transcrites, envisagées dans leur texte et leur esprit, confèrent à l'autorité administrative, à l'exclusion de tout autre pouvoir, le droit d'autoriser, fixer, surveiller, maintenir, modifier ou rectifier le nivellement des rivières, la hauteur, la situation et la dimension des vannes de retenues d'eau des moulins et usines, des déversoirs, barrages et autres ouvrages d'art, exécutés ou à exécuter, toutes les fois que les règlements peuvent atteindre, soit un intérêt général, soit l'intérêt des tiers non parties dans la contestation, ou un acte de l'autorité administrative autorisant ou prohibant certains travaux :

» Attendu que ce principe est applicable à tous les cours d'eau en général, qu'ils constituent des rivières navigables, flottables ou non;

» Attendu qu'il suit de là que les préfets sont seuls compétents, sauf en divers cas le recours au ministre de l'intérieur, pour ordonner toutes les mesures propres à faciliter l'écoulement des eaux ou à empêcher qu'il ne nuise à personne ; pour prescrire le changement ou la modification des vannes ; pour commander, dans la mesure de l'exigence de l'intérêt public, la destruction ou la modification des barrages, déchargeoirs, ou retenues d'eau ;

» Attendu que la contestation soumise au tribunal civil de Bourg a pour objet :

» 1° De faire rétablir les vannes de décharge du moulin Thurignat, que l'on prétend avoir été supprimées, c'est-à-dire de faire prononcer par un tribunal civil, à l'exclusion de l'autorité administrative, le maintien ou la modification d'un déchargeoir intéressant l'écoulement des eaux de la rivière de Veyle ;

» Que le point de litige ainsi précisé rentre dans les attributions de l'administration, puisqu'il engage à la fois la question du règlement du mode d'écoulement des eaux, qui touche à l'intérêt général, et celle

de la conservation ou rectification des barrages ou déversoirs, questions dévolues à l'autorité administrative d'une manière exclusive ;

« 2° De faire ordonner la réduction, soit la modification quant à la dimension, de la cascade du sieur de Parseval, qui n'est autre chose que le déversoir du moulin de Thurignat, établi au travers du lit principal de la rivière de Veyle, vers le point où cette rivière se partage en deux bras ;

« Que ce second point de la question engage, comme le premier, la question de l'écoulement des eaux, puisqu'il tend à faire décider quelle portion d'eau sera déversée dans l'un ou l'autre bras de la Veyle, en temps de crues, et en outre celle relative à la destruction, au maintien ou à la modification d'un déversoir ;

« Que ces deux questions sont spécialement attribuées à la juridiction administrative par les lois ci-dessus visées ;

« Attendu que ces questions concernent l'intérêt général parce qu'elles se rattachent à l'écoulement des eaux qui peut, suivant le mode qui sera adopté, être nuisible ou inoffensif non-seulement à l'étendue considérable de territoire composé des propriétés riveraines, mais encore à des communes ou à des sections de communes entières ; qu'ainsi la commune de Crottet a un intérêt dans ces questions pour une portion considérable de son territoire, notamment pour le hameau de Chavannes ;

« Que la commune de Pont-de-Veyle a un intérêt égal à la solution de ces questions par le dommage que peuvent éprouver de nombreuses propriétés riveraines et l'un de ses faubourgs, du mode d'écoulement ordonné ou à ordonner ;

« Que, dès lors, les intérêts engagés dans la contestation constituent l'intérêt général ;

« Que c'est dans la vue d'apprécier cet intérêt général que le préfet de l'Ain a ouvert une enquête et ordonné des travaux de règlement qui se poursuivent ;

« Attendu qu'il ne s'agit pas d'examiner s'il existe un règlement d'eau dont les tribunaux puissent faire l'application pour le jugement des contestations d'intérêt privé, mais qu'il y a lieu d'apprécier si les questions soulevées par la demande du sieur Bourdon tiennent à l'intérêt général, et quelle est l'autorité qui a reçu de la loi la mission de porter une décision ;

« Attendu que la déclaration de compétence résultant du jugement du 14 mai 1844 aurait pour résultat de soumettre à la juridiction des tribunaux civils la connaissance des mesures générales et administratives uniquement dévolues à l'autorité préfectorale ;

« Attendu qu'il suit de ce qui précède que le déclinatoire proposé par le préfet de l'Ain dans son mémoire du 9 mars 1844 était bien fondé ;

« Attendu que dans ces circonstances, le préfet de l'Ain ne peut se dispenser de revendiquer la cause et d'élever le conflit d'attributions, conformément aux articles 8 et 9 de l'ordonnance royale du 1er juin 1828 ;

« Arrête :

« Le conflit d'attributions est élevé à l'égard du jugement rendu le 14 mai 1844 par le tribunal civil de Bourg, en tant qu'il a retenu la connaissance des questions du rétablissement d'une vanne de décharge

au moulin Thurignat et de la réduction de la dimension de l'ouverture de la cascade existant dans le parc du sieur de Parseval. »

Sur le rapport de M. Raulin, maître des requêtes, le conflit a été annulé par une ordonnance royale ainsi conçue :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit, en date du 28 mai 1844, élevé par le préfet de l'Ain dans une instance pendante devant le tribunal civil de Bourg, entre le sieur Bourdon et les sieurs Ratton et de Parseval, le dit arrêté ayant pour objet de revendiquer pour l'autorité administrative la connaissance d'un des chefs de la dite instance ;

Vu la demande adressée au président du tribunal de Bourg, le 8 décembre 1842, par le sieur Bourdon à l'effet d'assigner à bref délai le sieur Ratton et le sieur de Parseval pour se voir condamner : 1° le sieur Ratton à rétablir une vanne de décharge par lui supprimée dans son moulin de Thurignat, et à tenir les deux vannes levées pendant les crues d'eau ; et le sieur de Parseval à réduire de moitié l'ouverture de la cascade de son château de Pont-de-Veyle ; 2° à lui payer l'un et l'autre des dommages et intérêts pour le préjudice qu'ils ont causé à son moulin ;

Vu le mémoire adressé le 9 mars 1844 au tribunal par le préfet de l'Ain pour lui proposer l'exception d'incompétence sur le premier chef de la demande du sieur Bourdon ;

Vu les conclusions prises au nom des sieurs Bourdon, Ratton et de Parseval, et les conclusions de notre procureur près le dit tribunal ;

Vu le jugement en date du 14 mai 1844, par lequel le tribunal rejette le déclinatoire à lui proposé ;

Vu la lettre de notre procureur, du 7 juillet 1844, constatant qu'aucune observation sur l'arrêté de conflit n'a été fournie dans les délais prescrits par l'ordonnance du 1er juin 1828 ;

Vu les lettres de notre garde des sceaux, des 9 et 20 juillet 1844, desquelles il résulte que les pièces de l'affaire

sont parvenues à la chancellerie, les 9 et 19 du dit mois;

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791, et l'arrêté du 19 ventôse an VI;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la demande du sieur Bourdon ne tend qu'à faire statuer sur un débat élevé entre des intérêts privés et à obtenir contre les sieurs Ratton et de Parseval le rétablissement des lieux tels qu'il prétend qu'ils auraient existé précédemment;

Qu'il n'apparaît pas qu'aucun acte de l'autorité publique ait encore pourvu au règlement des eaux de la Veyle;

Que la décision judiciaire à intervenir sur la demande du sieur Bourdon ne fera aucun obstacle aux mesures que l'administration pourra ordonner ultérieurement dans l'intérêt général;

Art. 1er. Est annulé l'arrêté de conflit pris par le préfet de l'Ain, le 28 mai 1844.

(N° 537.)

[22 août 1844.]

Canaux. — (Srs de Courvol et Boussaroque). — *Levées; droit de passage; vente; décision ministérielle; fin de non-recevoir. — Lorsque des propriétaires réclament, en vertu des clauses d'une vente qu'ils ont faite à l'état, le droit de passer sur les levées d'un canal pour la desserte de leurs terres, la décision ministérielle qui rejette cette réclamation, n'est pas susceptible d'être attaquée par la voie contentieuse; mais elle ne fait pas*

obstacle à ce que les réclamants se pourvoient devant qui de droit pour y faire statuer sur l'acte de vente (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes sommaire et ampliative à nous présentées par les sieurs de Courvol et Boussaroque de Lafont, les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 27 mai et 25 novembre 1842, tendant à ce qu'il nous plaise annuler une décision de notre ministre des travaux publics en date du 29 janvier 1842, qui rejette leurs réclamations relatives au droit de passage qui leur appartiendrait sur les levées du canal du Nivernais, en vertu de l'acte de vente qu'ils ont passé avec l'état le 11 avril 1832; ce faisant, déclarer qu'aux termes du dit acte de vente les propriétaires et usufruitiers de la terre de Limanton ont un droit de passage sur les levées du canal du Nivernais pour la desserte des propriétés dépendantes de la dite terre;

Vu la décision attaquée;

Vu l'acte de vente en date du 11 avril 1832;

Vu la pétition adressée au préfet de la Nièvre le 17 juin 1841, par les sieurs de Courvol et Boussaroque de Lafont, à l'effet de faire maintenir le droit de passage qui leur appartiendrait sur les levées du canal du Nivernais;

Vu le rapport de l'ingénieur du canal, en date du 18 avril 1841, tendant à ce qu'il soit procédé à une expertise pour déterminer les parties de la terre de Limanton qui seraient desservies par les digues du canal;

Vu le rapport de l'expert nommé par l'administration, le dit rapport en date du 13 octobre 1841;

Vu les avis des ingénieurs, en date des 1er décembre 1841, 5 et 31 janvier 1843;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics,

(*) *Voir* dans le même sens l'ordonnance du 6 juin 1844, page 357. *Voir* aussi l'ordonnance du 22 février 1844, page 200.

en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi susvisé, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 14 novembre 1843, et tendant au rejet de la requête;

Ensemble les pièces produites et jointes au dossier:

Ouï Mᵉ Lanvin, avocat des requérants;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la décision de notre ministre des travaux publics, en date du 29 janvier 1842, ne fait pas obstacle à ce que les requérants se pourvoient devant qui de droit pour y faire statuer ce qu'il appartiendra sur l'acte de vente des terrains par eux cédés à l'état pour l'établissement du canal du Nivernais;

Art. 1ᵉʳ. La requête des sieurs de Courvol et Boussaroque de Lafont est rejetée.

(N° 538.)

[22 août 1844.]

Canaux. — (Sʳ Cartier.) — ***Rigole alimentaire ; détournement des eaux. — Contravention ; indemnité réclamée. — Les travaux ayant pour effet de détourner les eaux alimentaires d'un canal de la destination publique qu'elles ont reçue, constituent une contravention de grande voirie qu'il appartient au conseil de préfecture de réprimer. — Les décisions de l'autorité administrative, en cette matière, ne font pas obstacle à ce que le contrevenant forme devant qui de droit telle demande en indemnité qu'il appartiendra*** (*).

Le Viguérat est un canal de desséchement de l'ancienne viguerie de

---

(*) *Voir* les décisions rappelées en note, ci-dessus, page 424.

Tarascon, construit par l'ingénieur hollandais Van Sus, en vertu d'un traité de 1642, passé entre cet ingénieur et le corps des vidanges d'Arles, pour satisfaire à une transaction de 1619, existante entre les vidanges d'Arles et celles de Tarascon. Une des clauses du traité de 1642, attribue au sieur Van Sus la propriété du canal du Viguérat, et réserve au corps des vidanges d'Arles l'usage de ce canal pour le découlement des eaux. Le dit canal doit, d'ailleurs, d'après la transaction de 1619, couler isolément et ne pas verser ses eaux sur les marais d'Arles, déjà trop chargés de leurs propres eaux.

En 1827, à l'époque des travaux d'achèvement du canal de navigation d'Arles à Bouc, le corps des vidanges d'Arles demanda à verser dans le dit canal les eaux de la vidange de ses marais et celles du Viguérat; mais l'état ne consentit à recevoir dans le canal de navigation que le Viguérat ou la vidange, et non ces deux cours d'eau à la fois. En vertu du traité qui intervint alors, l'état a disposé le canal d'Arles à Bouc, de manière à ce que le Viguérat en soit une des rigoles alimentaires. Les travaux se sont exécutés sans opposition : ce n'est qu'après leur achèvement que plusieurs propriétaires et usagers du Viguérat attaquèrent l'état devant les tribunaux. Par jugement de 1834 et par arrêt de 1835, l'état fut maintenu dans la possession des eaux du Viguérat.

Cependant le sieur Cartier, l'un des héritiers ou ayants droit de l'ingénieur Van Sus, avait rompu la digue du Viguérat pour divertir les eaux de ce canal nécessaires à l'établissement d'une martelière.

Un arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, en date du 6 juin 1839, ordonna la démolition de cette martelière, et condamna le sieur Cartier à 1000 fr. d'amende.

Le sieur Cartier a attaqué cet arrêté devant le conseil d'état, par des motifs que le ministre a successivement combattus. Voici le résumé de cette discussion.

1° Le requérant alléguait que l'arrêté du conseil de préfecture était contraire aux termes du traité de 1642 et de l'arrêt du conseil privé du roi du 14 avril 1643.

Le ministre s'est attaché à prouver, par diverses citations de ces mêmes actes, ainsi que des lettres patentes du 28 août 1642, autorisant le contrat de desséchement des marais d'Arles, que le sieur Van Sus n'était autorisé à établir que des ouvrages utiles au desséchement, et qu'il ne lui avait été permis de rien faire qui pût nuire à ce desséchement. Or, des moulins latéraux au Viguérat, pour le service desquels on pourrait à volonté dériver toutes les eaux de ce canal, nuiraient au desséchement des marais voisins, puisque les eaux ainsi dérivées ne peuvent se rendre que dans ces marais.

2° Selon le sieur Cartier, l'arrêté du conseil de préfecture supposait à tort qu'il y avait une contravention à l'art. 27 de la loi du 16 septembre 1807, à l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, et au décret du 29 floréal an X, lesquels ne sont pas applicables au Viguérat, mais seulement aux canaux de navigation et à leurs dépendances.

Ce second grief a été réfuté par le ministre en ces termes :

« Par l'art. 27 de la loi du 16 septembre 1807, « *la conservation des » travaux de desséchement*, etc., est commise à l'administration publique.

» Toutes réparations et dommages seront poursuivis par voie adminis-» trative, comme pour les objets de grande voirie. » Il est incontestable que les travaux de dessèchement des marais d'Arles sont compromis par la martelière non autorisée du sieur Cartier, laquelle jette dans les marais à dessécher, les eaux du Viguérat, qui doivent, d'ailleurs, couler séparées de ces marais, tant d'après la transaction de 1619 que d'après l'ordonnance royale du 26 mai 1827. L'entreprise du sieur Cartier constituait une contravention, soit à cette dernière ordonnance, soit à la loi du 16 septembre 1807, et devait dans un cas ou dans l'autre être déférée au conseil de préfecture.

» L'art. 1er du décret du 29 floréal an X exige aussi que « toutes es-» pèces de contraventions commises sur les *canaux*, *fossés* et ouvrages » d'art soient constatées, poursuivies et réprimées par voie administra-» tive. ». Le Viguérat, comme fossé ou rigole alimentaire du canal d'Arles à Bouc, a été mis, depuis 1829, sous la sauve-garde de cet article.

» Le Viguérat est également soumis à l'arrêt du conseil d'état du 24 juin 1777, ainsi qu'au décret du 22 février 1813, dont l'art. 1er porte : « Toutes les eaux qui tombent actuellement, ou par l'effet des ouvrages » d'art, *soit dans les canaux, soit dans leurs rigoles nourricières*, soit » enfin dans leurs réservoirs ou étangs, seront en entier à la disposition » des canaux, et ce, *nonobstant* toutes jouissances et usages contraires. »

3° Enfin, d'après le requérant, l'arrêté du conseil de préfecture devait être annulé parce qu'il décidait une question entre particuliers, qui était tout entière du ressort des tribunaux ordinaires.

Le ministre a répondu que l'arrêté attaqué, loin de décider une question privée, se bornait à statuer sur une contravention constatée par procès-verbal; qu'il s'agissait, en effet, dans l'espèce, non d'une poursuite dirigée par le sieur Cartier contre une association, ou par une association contre le sieur Cartier, mais d'un fait qui compromettait à la fois le service de la navigation sur le canal d'Arles à Bouc, et la conservation des travaux du dessèchement des marais d'Arles.

L'ordonnance qui suit a statué dans le sens de ces observations, en réservant au sieur Cartier le droit de faire statuer par qui de droit sur les demandes en indemnité qu'il croirait devoir former.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom du sieur Cartier, propriétaire, demeurant à Tarascon, la dite requête et le dit mémoire enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état, les 22 août 1839 et 9 mai 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, en date du 6 juin précédent, qui condamne le requérant à payer 1 000 fr. d'amende et à détruire une

martelière par lui établie sur l'un des bords du Viguérat; ce faisant, ordonner que la dite martelière sera maintenue au profit du requérant, le décharger de l'amende ainsi que des dépens auxquels il a été condamné, et subsidiairement lui réserver ses droits à telle indemnité qui pourrait lui être due par suite de l'affectation des eaux du Viguérat au service du canal d'Arles à Bouc;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 19 août 1840, par laquelle notre ministre des travaux publics conclut au rejet du recours;

Vu la production nouvelle du sieur Cartier, enregistrée comme dessus, le 9 février 1844;

Vu le procès-verbal dressé le 24 avril 1839;

Vu les lettres du directeur général des ponts et chaussées, des 12 avril 1829 et 16 avril 1834;

Vu l'arrêté du préfet du 22 avril même année;

Vu le rapport d'ingénieur du 24 mai 1839;

Vu toutes les pièces produites;

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, le décret du 22 février 1813, la loi du 29 floréal an X et le décret du 16 décembre 1811;

Ouï Me de la Chère, avocat du requérant;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la contravention imputée au sieur Cartier:

Considérant que les eaux du Viguérat avaient été affectées par l'état au service de la navigation et dirigées à l'aide d'un barrage et d'une prise d'eau vers le troisième bief du canal d'Arles à Bouc, et qu'en ouvrant, sans le consentement de l'administration, dans la digue gauche du Viguérat une martelière dont l'effet était d'enlever ces eaux à la destination publique qu'elles avaient reçue, le

sieur Cartier a commis une contravention de grande voirie qu'il appartenait au conseil de préfecture de réprimer;

En ce qui touche l'amende encourue par le sieur Cartier :

Considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire il y a lieu par nous à réduire la dite amende ;

En ce qui touche les conclusions du sieur Cartier, à fin de réserve des droits qu'il prétend avoir à une indemnité :

Considérant que ni l'arrêté attaqué, ni la présente ordonnance, ne font obstacle à ce que le sieur Cartier forme devant qui de droit, s'il s'y croit fondé, telle demande en indemnité qu'il appartiendra ;

Art. 1er. La requête du sieur Cartier est rejetée.

2. Néanmoins l'amende encourue par le sieur Cartier est réduite à 50 fr.

(N° 539.)

[28 août 1844.]

Rivières flottables. — (Mlle de Champigny c. les Srs Doucerain et Bellême). — *Travaux autorisés; dommages à des tiers; indemnités; conflit.* — *Lorsque des travaux en rivière, exécutés dans un intérêt privé, sont dommageables à des tiers, les tribunaux sont compétents pour statuer sur les dommages-intérêts réclamés par les parties lésées.* — *Si ces travaux ont été autorisés par l'administration dans le cours de l'instance, c'est avec raison que l'autorité judiciaire se déclare incompétente pour prononcer leur suppression* (*).

Une ordonnance royale du 9 janvier 1842 a autorisé le sieur Louis

---

(*) *Voir* ci-dessus, page 435, l'ordonnance du 26 juillet 1844 et la note.

Doucerain à établir une usine, sur une dérivation de la rivière d'Iton, au hameau de Caër, commune de Normanville, département de l'Eure.

L'établissement n'ayant pas été fait au lieu désigné dans l'ordonnance d'autorisation, la modification de cette ordonnance a été bientôt sollicitée par le sieur Doucerain.

Pendant que l'administration supérieure était saisie de cette demande (le 28 juin 1842), les sieurs Bellême, locataire du sieur Louis Doucerain, Patel, J. P. Doucerain et la demoiselle Julie Doucerain ont adressé au préfet de l'Eure une pétition pour être autorisés à ouvrir, sur la propriété de plusieurs d'entre eux, un canal de dérivation en aval de l'usine. La vanne de ce canal devait être établie sur le profil d'une vanne de flottage dite du pont des Quatre-Faces, appartenant au marquis de Champigny. Le but des pétitionnaires, d'après leur demande, était d'ouvrir un nouvel écoulement aux eaux de l'Iton dans les fortes crues, et de supprimer l'engorgement que le défaut d'écoulement apporte à la roue de la filature de Caër, engorgement qui en paralyse très-souvent l'action; enfin le projet devait profiter à la circulation publique, en empêchant un chemin public, dit le chemin de Garembouville, d'être inondé dans les crues.

Le 3 octobre 1842, un conducteur des ponts et chaussées procéda à une accession de lieux et à une information sur la demande des sieurs Bellême et consorts. Le marquis de Champigny présenta des observations contraires, pour être soumises à l'autorité compétente.

Il paraît que les sieurs Bellême et Doucerain ne crurent pas devoir attendre la décision de cette autorité. En effet, le 16 novembre, le marquis de Champigny adressa au président du tribunal civil d'Évreux une requête, dans laquelle il se plaignait : 1° que, depuis trois semaines environ, les sieurs Bellême et Doucerain eussent établi sur la rivière d'Iton, à côté de la vanne d'irrigation dite du pont des Quatre-Faces, une nouvelle vanne de 2 mètres d'ouverture, dont la sole gravière était placée à plus de 30 centimètres en contre-bas de sa propre vanne; 2° que les mêmes particuliers, pour donner un plus grand écoulement aux eaux, eussent élargi le canal de la rivière, et pendant deux dimanches consécutifs eussent, avec une charrue attelée de cinq chevaux, labouré et creusé le lit naturel de la dite rivière. Ces entreprises, suivant le marquis de Champigny, lui causaient un très-grave préjudice, parce que, en changeant un état de choses établi depuis un temps immémorial, elles empêchaient les eaux, lorsqu'elles arrivaient au pont des Quatre-Faces, de se diriger par partie vers la droite, et d'entrer dans un canal d'alimentation, par lequel elles descendaient au château de Normanville, en baignant des plantations très-considérables et en desservant les viviers de la ferme.

En conséquence, le sieur de Champigny demandait qu'il lui fût permis :

1° De faire assigner, par abréviation de délai, au vendredi suivant, en l'hôtel du président, les sieurs Doucerain et Bellême pour, *en audience de référé*, ouïr dire et juger qu'il leur sera fait provisoirement défense de continuer, comme ils l'ont fait déjà pendant deux dimanches consécutifs, à labourer et creuser le canal de la rivière d'Iton, tant en amont qu'en aval de la vanne d'irrigation dite du pont des Quatre-Faces;

2° Egalement par abréviation de délai, et à l'audience du lundi suivant, d'assigner les mêmes sieurs Doucerain et Bellême,

Pour ouïr dire et juger définitivement :

Qu'il leur sera fait défense de creuser et labourer le canal de la rivière aux endroits ci-dessus indiqués;

Qu'ils seront condamnés, sous contrainte de 10 000 fr., à boucher l'ouverture qu'ils ont pratiquée du côté gauche de la vanne d'irrigation du pont dit des Quatre-Faces, à supprimer et enlever la nouvelle vanne qu'ils ont placée à cette ouverture, à rétablir les lieux dans leur primitif état et à consolider la maçonnerie qu'ils ont attaquée et dégradée du pilier gauche de l'ancienne vanne d'irrigation;

Qu'ils seront condamnés sous la même contrainte à rétablir le lit de la rivière dans son ancien niveau;

Pour s'entendre, en outre, condamner solidairement en 300 fr. de dommages-intérêts et aux dépens.

Le permis d'assigner à bref délai, *sur le provisoire et à l'audience du tribunal,* ayant été accordé, le 17, un exploit fut signifié le même jour aux sieurs Bellême et Doucerain pour qu'ils eussent à comparaître, le 21 du même mois, devant le tribunal civil d'Évreux, pour entendre adjuger au marquis de Champigny les conclusions de la requête précitée.

A l'audience du 21 novembre, le sieur Doucerain déclara qu'il était complétement étranger aux faits qui avaient provoqué l'action du sieur de Champigny, qu'ils étaient imputables au sieur Bellême.

Celui-ci prit des conclusions tendantes à ce que le sieur de Champigny fût renvoyé des fins de ses demandes relatives à la vanne, attendu que cette vanne ne pouvait lui porter préjudice, et à ce que le tribunal se reconnût incompétent en ce qui concernait le curage de la rivière, le conseil de préfecture pouvant seul prononcer sur les dommages qui pouvaient en résulter. Le sieur de Champigny combattit ces conclusions notamment en ce qui touchait ce que ses adversaires appelaient le curage de la rivière, et ce qui était en réalité le creusement de son lit.

Le 22 novembre, le tribunal ordonna qu'une accession de lieux serait faite par lui avec assistance de l'architecte du département. Cette accession eut lieu le 25.

Le 12 décembre, un arrêté préfectoral autorisa les sieurs Patel, J. Doucerain et la demoiselle Doucerain à ouvrir sur une longueur de 20 mètres environ un canal de dérivation parallèle au canal flottable de l'Iton, et à établir, au droit et en ligne de la vanne des Quatre-Faces, une vanne supplémentaire, ayant son seuil *à 20 centimètres en contre-bas de celui de la dite vanne*, et présentant une ouverture de 2 mètres de largeur.

C'était l'autorisation d'une partie des travaux dont se plaignait le sieur de Champigny, à l'exception de ce qui concernait le seuil de la vanne.

Une ordonnance royale du 22 janvier 1843 statua sur les modifications demandées par le sieur Doucerain. Son usine fut maintenue au point où elle avait été établie, contrairement à l'ordonnance royale antérieure; mais le niveau d'eau qu'il avait sollicité et qu'il avait pris provisoirement lui fut refusé.

Le 22 mai 1843, le tribunal d'Évreux déclara que, en présence de l'autorisation résultant de l'arrêté préfectoral, et quelle que fût la date de

cet arrêté, il ne pouvait ordonner le rétablissement des choses en leur état primitif, quant à la vanne et au canal ; mais il constata qu'aucun acte administratif n'avait ordonné le défoncement de la rivière ni prescrit le curage de la grande vanne du pont sous le chemin ; et, attendu qu'en droit les tribunaux civils sont compétents pour prononcer sur les dommages qui pourraient avoir été portés à des droits acquis par les travaux des sieurs Bellême et consorts ; et qu'en fait le maintien du petit canal importe au plus haut degré au marquis de Champigny pour les besoins généraux de sa ferme, la végétation des importantes plantations qui la bordent, et pour les prairies latérales ; que cependant les travaux exécutés par le sieur Bellême ont porté dans le canal l'atteinte la plus grave dans le cours des eaux qui l'alimentent ; que le sieur de Champigny prétend que le dit canal a été creusé anciennement par ses auteurs pour l'utilité de la ferme et l'agrément du château : ordonna que le dit sieur marquis de Champigny serait admis à prouver, tant par titres que par témoins, les faits par lui allégués, après les avoir précisés et signifiés.

Le 5 juillet, le tribunal, persistant à se déclarer incompétent quant au rétablissement des lieux en leur ancien état, et compétent pour l'appréciation des dommages-intérêts, a décidé que le petit canal avait été établi par le marquis de Champigny, seigneur de Normanville, sur son terrain, dans l'intérêt de sa propriété ; que, par l'abaissement des eaux dans le canal principal, Bellême et Doucerain ont porté une grave atteinte à l'ancien état des lieux et aux droits acquis, et en conséquence a condamné les dits sieurs Bellême et Doucerain solidairement :

1° Sous contrainte de 300 fr. (sauf à augmenter), à réparer le dommage causé à la maçonnerie de la grande vanne, lors du placement de la vanne latérale ;

2° Et, pour le préjudice causé par suite du changement opéré dans l'état des lieux, à 3 000 fr. de dommages-intérêts et aux dépens envers le marquis de Champigny.

Le 30 septembre 1843, le sieur Bellême a formé appel de ce jugement devant la cour royale de Rouen.

Le 13 avril 1844, le sieur de Champigny a pris des conclusions tendantes :

« A ce que défenses fussent faites au sieur Bellême de creuser et labourer la rivière ;

« A ce qu'il soit condamné, sous une contrainte de 10 000 fr., à boucher l'ouverture pratiquée du côté gauche de la grande vanne, à enlever la nouvelle vanne par lui placée, et à rétablir les lieux dans leur état primitif, à consolider la maçonnerie qu'il a attaquée et dégradée au pilier gauche ;

« A ce qu'il soit condamné, sous la même contrainte, à rétablir le lit de la rivière dans son ancien niveau ;

« A ce que M. de Champigny soit autorisé à faire les dits travaux (faute par M. Bellême de les opérer) à même les dites contraintes, et à se faire rembourser du montant d'iceux, sur la simple représentation des mémoires d'ouvriers ;

« A ce que la sentence frappée d'appel soit confirmée quant aux dommages-intérêts accordés à M. de Champigny pour le passé ;

« Et, subsidiairement, dans le cas où la cour croirait ne pas devoir ordonner l'accomplissement des travaux demandés plus haut, outre les dommages-intérêts accordés par le jugement, à ce que le sieur Bellême soit condamné à payer annuellement à M. de Champigny une somme de 1 000 fr., pour réparation du préjudice qu'il lui causera dans l'avenir.

Le 17 avril, le préfet de l'Eure a proposé un déclinatoire fondé sur les lois des 12-20 août 1790, 6 octobre 1791, 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, et sur l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI. Selon le préfet, l'autorité judiciaire était incompétente pour statuer sur la contestation élevée entre les sieurs de Champigny, Bellême et Doucerain, attendu qu'il s'agissait d'apprécier des actes administratifs; que ces actes avaient pour objet des travaux exécutés dans une rivière flottable; que, d'ailleurs, ces travaux n'avaient point été autorisés seulement dans un but d'intérêt privé; que l'autorisation avait été donnée aussi dans un but d'utilité publique; que, dès lors, la question des dommages-intérêts elle même devait être portée devant l'autorité administrative.

Les 23 et 24 mai, le sieur Bellême a pris des conclusions tendantes à ce que la cour se déclarât incompétente, attendu qu'il s'agissait d'apprécier des faits ayant leur source dans des actes administratifs; que l'Iton est une rivière flottable; que le canal du marquis de Champigny n'est qu'un canal d'irrigation; que la vanne du pont des Quatre-Faces n'est pas sa propriété; et que, s'il y a litige sur ces points, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de prononcer.

L'organe du ministère public a pris, le 24 mai 1844, des conclusions pour le rejet du déclinatoire; il s'est fondé : 1° sur ce que les travaux exécutés par le sieur Bellême ne pouvaient être considérés comme des travaux publics; que c'étaient des travaux autorisés par l'administration dans l'intérêt de l'usine de Caër; que, dès lors, l'autorité judiciaire était compétente pour apprécier les dommages qui pouvaient résulter d'une manière directe et permanente, pour la propriété du sieur de Champigny, de l'exécution de ces travaux; 2° sur ce que le caractère du fossé devant être déterminé par des titres anciens de propriété, c'était à l'autorité judiciaire qu'il appartenait d'en connaître.

Le 24 mai, la cour a prononcé le rejet du déclinatoire par un arrêt ainsi motivé :

« Attendu que la contestation, au point où elle se trouve aujourd'hui réduite, ne porte plus que sur le dommage causé à la maçonnerie de la vanne dite des Quatre-Faces, et sur le préjudice qu'aurait éprouvé le marquis de Champigny par suite des travaux faits dans la rivière d'Iton;

» Attendu que l'arrêté du 12 décembre 1842 a été pris sur la demande de Bellême, formé à la date du 28 juin précédent, et n'a statué évidemment que dans son intérêt privé;

» Attendu, en effet, que les travaux dont se plaint le marquis de Champigny étaient exécutés, lorsque cet arrêté est intervenu; que l'action tendante entre autres choses à la destruction des travaux, est du 17 novembre 1842, tandis que l'arrêté porte la date du 12 décembre suivant; qu'en outre, c'est aux frais de Bellême que ces travaux ont été exécutés;

» Attendu que s'il résulte du dit arrêté qu'en temps de crues les dispositions projetées offriront un moyen d'écoulement fort utile, il est évi-

dent que ce n'est là qu'une considération secondaire et sans influence possible sur le caractère de l'arrêté du 12 décembre, puisque, au lieu que la nouvelle vanne ne soit levée qu'accidentellement, comme le commanderait l'intérêt général, elle doit, au contraire, être constamment levée;

» Attendu que de ces considérations il résulte que l'arrêté du 12 décembre, pris dans un intérêt privé, a nécessairement réservé l'intérêt des tiers;

» Attendu que les difficultés existantes entre les parties constituent de véritables questions de dommages entre riverains, à l'occasion de leur intérêt privé, et que l'arrêté ne fait pas obstacle à ce que de pareilles contestations, qui sont essentiellement de la compétence des tribunaux civils, leur soient soumises. »

Le 29 mai, copies de cet arrêt et des conclusions du ministère public ont été transmises au préfet, qui a pris le 5 juin un arrêté de conflit, dont voici les motifs :

« Considérant que la rivière d'Iton est flottable par trains et non à bûches perdues;

« Considérant, sur la première partie de la demande du marquis de Champigny, relative au curage de la rivière d'Iton, qu'à l'administration seule revient le droit de juger si les sieurs Bellême et Doucerain ont convenablement exécuté ce curage, si le lit de la rivière a été indûment creusé, et, dans le cas de l'affirmative, s'il y a lieu à le rétablir dans son état primitif, parce que ce sont là des questions d'intérêt public et de police administrative, et qu'en aucun cas les tribunaux ne peuvent être appelés à prononcer sur un dommage résultant d'un travail ordonné par l'administration dans l'intérêt public;

» Considérant, sur la deuxième partie de la demande du sieur de Champigny, relative à l'établissement d'une vanne supplémentaire à côté de la grande vanne d'irrigation du pont des Quatre-Faces et à l'abaissement de 0m.20 de la sole gravière de cette vanne supplémentaire, que le tribunal d'Évreux a été conduit par l'exception d'incompétence opposée au marquis de Champigny, à décider que le fossé qui longe la prairie de la Garenne, *était une dérivation continue et incessante non soumise aux règlements*, reconnaissant par là que si ce fossé était un fossé d'irrigation, notre arrêté du 12 décembre 1842 ne porterait aucun préjudice au marquis de Champigny; mais qu'en prononçant de la sorte il s'est mis en contradiction avec le dit arrêté, lequel a déclaré le fossé dont il s'agit, canal d'irrigation;

» Considérant que ce fossé est tellement un canal d'irrigation, qu'il est barré par sept vannes destinées à l'arrosement de la prairie de la Garenne, qu'il a été fait par la main de l'homme, que son lit est plus élevé que celui de la rivière, et qu'il est fermé par une vanne qui, pour n'être pas précisément au point de dérivation, n'en est pas moins une vanne de tête;

» Considérant que la question de savoir si ce fossé est soumis aux règlements sur l'irrigation, ou si M. de Champigny y a des droits qui doivent l'emporter sur les règlements, est de la compétence exclusive de l'administration (Arrêt de la cour de cassation du 28 mai 1827; Sirey, 27, 1, 344);

» Considérant que M. de Champigny a reconnu lui-même la justesse de cette solution, puisque dans le mémoire ampliatif qu'il a déposé à l'appui de son recours au conseil d'état, contre la décision ministérielle du 11 septembre 1843, et contre notre arrêté du 12 décembre 1842, il a déféré à ce conseil la question de savoir si le fossé en litige était ou non un fossé d'irrigation soumis aux règlements ;

» Qu'une telle question ne peut être soumise à la fois à deux juridictions d'un ordre différent ;

» Considérant que si notre arrêté ne décidait pas assez clairement la question de savoir si le fossé était un canal d'irrigation, le tribunal devait nous renvoyer préjudiciellement la solution de cette question ;

» Considérant que s'il est vrai, en principe général, que les questions de dommages-intérêts soient de la compétence des tribunaux, quand elles s'agitent entre des particuliers, il en est autrement lorsque l'intérêt public s'y trouve engagé ;

» Or, considérant que l'arrêté du 12 décembre 1842, par lequel nous avons autorisé l'établissement d'une vanne supplémentaire à côté de la grande vanne d'irrigation du pont des Quatre-Faces, n'a pas eu seulement pour objet de faciliter la marche de l'usine de Caër, mais, dans un intérêt de police générale, il a eu surtout en vue l'avantage que devait procurer un plus grand débouché offert à l'écoulement des eaux ;

» Que l'esprit de cet arrêté se manifeste dans cette phrase de son texte : *Considérant que les dispositions projetées offriront, en temps de crue, un moyen d'écoulement fort utile, etc.* ;

» Que c'est ainsi que nous avons astreint déjà le concessionnaire du flottage à construire deux nouvelles vannes près de la vanne dite Mérimée dans la commune de la Bonneville, les vannes de 3m.10 d'ouverture, comme celle des Quatre-Faces, n'étant pas suffisantes, là où, comme à Caër et à Normanville, la rivière d'Iton a de 8 à 10 mètres de largeur ;

» Qu'ayant le droit d'obliger aussi le marquis de Champigny à élargir à ses frais la vanne des Quatre-Faces établie pour son utilité particulière, nous ne pouvons admettre qu'il puisse se plaindre des travaux exécutés dans le même but ;

» Considérant que l'arrêté par nous pris, le 4 juin 1844, sur le rapport de l'ingénieur en chef ne laisse aucun doute sur l'objet que nous avions en vue, lorsque nous avons rendu l'arrêté du 12 décembre 1842 :

» Qu'en même temps qu'il décide de nouveau que le fossé en litige est un simple fossé d'irrigation soumis aux règlements, il confirme et étend même, dans l'intérêt public, l'élargissement, déjà autorisé, du pertuis des Quatre-Faces et ordonne celui de diverses autres vannes ;

» Considérant que si nous sommes resté en dehors du débat devant le tribunal d'Évreux, nous sommes intervenu davant la cour pour indiquer le but de notre arrêté du 12 décembre 1842 et déclarer l'intérêt public, parce qu'il n'appartient qu'à l'administration d'expliquer ses actes et de dire quand et comment il y a intérêt public ;

» Or, considérant qu'il n'appartenait pas à la cour de décider que l'intérêt public n'était entré que comme une considération secondaire dans notre arrêté du 12 décembre 1842, parce que les tribunaux ne peuvent jamais interpréter les actes administratifs ;

« Considérant qu'elle a même interprété cet arrêté dans un sens contraire à celui que nous y avions attaché, en décidant que l'intérêt public voulait que la vanne supplémentaire ne fût levée qu'accidentellement, tandis qu'au contraire cet intérêt exige que la dite vanne soit toujours levée comme la vanne des Quatre-Faces, excepté dans les temps consacrés à l'irrigation ;

» Qu'en effet, il résulte d'un arrêt de la cour de Rouen, rendu le 4 juin 1822, entre le marquis de Champigny et les sieurs Morainville et Lemaître, que le fossé dont il s'agit ici a été creusé en 1774, c'est-à-dire à une époque où l'Iton était déjà flottable par trains;

» Considérant que ce détournement des eaux d'une rivière flottable, comprise dans la grande voirie et partant dans le domaine public, ainsi que l'a reconnu l'arrêté du premier consul en date du 18 thermidor an XI (*), que ce détournement, disons-nous, a été fait sans l'autorisation du roi, et qu'aucune possession ne peut se soustraire aux dispositions prohibitives des art. 44 du titre 27 de l'ordonnance de 1669, 2 de la loi des 22 novembre-1er décembre 1790, 10 de l'arrêté du directoire du 19 ventôse an VI :

» Considérant que si les autorisations administratives ne se donnent que, *sauf les droits des tiers*, il ne faut entendre par droits des tiers, en fait de rivières navigables ou flottables que ceux qui résultent de concessions royales, lorsque ces tiers se plaignent d'un dommage causé à un établissement qui ne peut exister sans autorisation ; qu'en ce cas la possession est impuissante à fonder aucun droit;

» Considérant que le marquis de Champigny n'a aucun droit acquis au détournement des eaux de l'Iton et que l'autorité administrative aurait même pu prononcer la suppression du fossé qui fait l'objet du débat ;

» Qu'en effet la qualité d'ancien seigneur de Normanville et de Caër que revendique le marquis de Champigny est sans importance, puisque les anciens seigneurs n'avaient pas le droit de détourner, sans autorisation royale, l'eau des rivières navigables ou flottables :

» Considérant en tout cas que s'il a à se plaindre d'un dommage résultant des travaux que nous avons ordonnés ou autorisés dans l'intérêt public, c'est devant l'autorité administrative qu'il doit porter sa réclamation, sans qu'il y ait lieu à distinguer entre le dommage temporaire et le dommage permanent, etc. »

Le 22 juin, la cour, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit, a déclaré qu'il serait sursis à la continuation de l'instance judiciaire.

Le 9 juillet, le procureur général a présenté des observations contre l'arrêté de conflit ; il pensait que les travaux qui ont donné naissance au litige n'étaient pas des travaux publics ; que, dès lors, les dommages-intérêts qui étaient réclamés devaient être appréciés par l'autorité judiciaire ; il ajoutait que, d'ailleurs, comme il s'agissait d'un préjudice direct et permanent porté à la propriété du marquis de Champigny, la com-

---

(*) Cet arrêté est une décision rendue sur un conflit élevé par le préfet de l'Eure, dans une affaire *Debuis c. Cucuel ;* il n'a pas été publié dans le recueils de jurisprudence administrative.

pétence de l'autorité judiciaire devait être admise, quelle que fût la nature des travaux; enfin, quant à ce qui concerne la nature du canal dit d'alimentation, le procureur général faisait observer qu'il s'agissait de déterminer cette nature d'après d'anciens titres de propriété, et il en concluait que, sous ce rapport encore, l'arrêté de conflit n'était pas fondé.

Le 23 juillet, il a été déposé au secrétariat général du conseil d'état, au nom du sieur de Champigny, des observations sur ce même arrêté.

L'auteur de ces observations, après avoir rappelé les faits qui sont exposés ci-dessus, s'attachait à préciser les points du débat tel que l'avait circonscrit l'arrêt de la cour royale de Rouen du 24 mai. Selon lui, il n'y avait plus qu'une action en dommages-intérêts portant sur deux points, savoir : 1° le creusement du lit de l'Iton et par suite l'abaissement du niveau des eaux; 2° la dégradation de la vanne des Quatre-Faces. Pour soustraire la connaissance de cette action à l'autorité judiciaire, l'arrêté de conflit prétendait, disait-il, qu'il s'agissait de travaux exécutés en vertu d'une autorisation accordée par l'administration dans un intérêt public autant que privé, sur une rivière flottable; que, dès lors, l'administration seule pouvait apprécier les dommages résultant de ces travaux; et si le caractère des travaux était contesté, déterminer ce caractère. Or, d'après les divers documents qui ont été analysés ci-dessus, on s'efforçait d'établir que les travaux ont été exécutés dans l'intérêt de l'usine de Caër, et à ce sujet on rappelait que l'autorisation administrative était postérieure de près d'un mois à l'action du sieur de Champigny; que tous les frais du canal de dérivation étaient à la charge des sieurs Doucerain et Patel; que ni l'état, ni le département, ni la commune ne concouraient à la dépense; enfin on soutenait que s'il y avait doute sur le caractère des travaux, il appartenait au roi, en statuant sur le conflit, de fixer ce caractère.

A la date, du 22 août 1844, sur le rapport de M. Boulatignier, maître des requêtes, est intervenue l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris, le 5 juin 1844, par le préfet de l'Eure, dans une instance engagée devant notre cour de Rouen, entre le sieur Bellême, négociant à Évreux, le sieur Louis Doucerain, propriétaire, d'une part, et le marquis de Champigny, d'autre part;

Vu l'exploit, du 17 novembre 1842, par lequel le marquis de Champigny fait assigner les sieurs Doucerain et Bellême, le premier comme propriétaire, le second comme locataire de l'usine de Caër, à comparaître devant le tribunal civil d'Évreux, pour entendre juger qu'il leur sera fait défense de creuser et labourer le canal de la rivière d'Iton, tant en aval qu'en amont de la vanne d'irrigation,

dite du pont des Quatre-Faces ; qu'ils seront condamnés solidairement sous contrainte de 10 000 fr., à boucher l'ouverture qu'ils ont pratiquée au côté gauche de la vanne d'irrigation précitée; à supprimer et enlever la nouvelle vanne qu'ils ont placée à cette ouverture ; à rétablir les lieux dans leur état primitif, et à consolider la maçonnerie qu'ils ont attaquée et dégradée au pilier de gauche de l'ancienne vanne d'irrigation ; qu'ils seront condamnés, sous la même contrainte, à rétablir le lit de la rivière à son ancien niveau ; qu'ils seront condamnés en outre à 3 000 fr. de dommages-intérêts et aux dépens ;

Vu les conclusions prises par les parties à l'audience du 21 novembre 1842 ;

Vu le jugement du 22 novembre, par lequel le tribunal d'Évreux ordonne qu'une visite des lieux sera faite ;

Vu le procès-verbal de l'accession des lieux à la date des 25 et 27 novembre ;

Vu l'arrêté du 12 décembre 1842, par lequel le préfet de l'Eure autorise les sieurs Patel, J. Doucerain et la demoiselle Doucerain, à ouvrir un canal de dérivation parallèle au canal flottable de l'Iton et à rétablir au droit et en ligne de la vanne des Quatre-Faces une vanne supplémentaire ayant son seuil à $0^{m}.20$ en contre-bas de celui de la dite vanne ;

Vu le jugement du 22 mai 1842, par lequel le tribunal civil d'Évreux, en se déclarant incompétent pour ordonner, en présence de l'arrêté préfectoral susvisé, le rétablissement des lieux en leur ancien état, reste saisi de la question de dommages-intérêts et ordonne que le marquis de Champigny sera admis à prouver, tant par titres que par témoins, les faits par lui allégués quant à ses droits au maintien des lieux dans leur ancien état ;

Vu le jugement du 5 juillet, par lequel le tribunal maintient ses déclarations sur la compétence énoncées au jugement du 22 mai, condamne les sieurs Bellême et Dou-

cerain, solidairement : 1° sous contrainte de 300 fr. (sauf à augmenter), à réparer le dommage causé à la maçonnerie de la grande vanne lors du placement de la vanne latérale; 2° et, pour le préjudice causé par suite du changement opéré dans l'état des lieux, à 3 000 fr. de dommages-intérêts et aux dépens envers le marquis de Champigny ;

Vu l'appel formé par le sieur Bellême, le 30 septembre 1843;

Vu les conclusions prises, le 13 avril 1844, par le marquis de Champigny, les dites conclusions tendantes : à ce que défenses soient faites au sieur Bellême de creuser et labourer la rivière ; à ce qu'il soit condamné, sous contrainte de 10 000 fr., à boucher l'ouverture pratiquée du côté gauche de la grande vanne; à enlever la nouvelle vanne par lui placée, et à rétablir les lieux dans leur état primitif; à consolider la maçonnerie qu'il a attaquée et dégradée au pilier gauche; à ce qu'il soit condamné, sous la même contrainte, à rétablir le lit de la rivière dans son ancien niveau ; à ce que M. de Champigny soit autorisé à faire les dits travaux (faute par le sieur Bellême de les opérer), à même les dites contraintes, et à se faire rembourser du montant d'iceux sur la simple représentation des mémoires d'ouvriers; à ce que la sentence frappée d'appel soit confirmée quant aux dommages-intérêts accordés pour le passé à M. de Champigny ;

Et subsidiairement, dans le cas où la cour ne croirait pas devoir ordonner l'accomplissement des travaux demandés, outre les dommages-intérêts accordés par le jugement, à ce que le sieur Bellême soit condamné à payer annuellement à M. de Champigny, une somme de 1 000 fr., pour raison du préjudice qu'il lui causera dans l'avenir ;

Vu le mémoire en déclinatoire adressé, le 17 avril 1844, à notre procureur général près la cour de Rouen, par le préfet de l'Eure ;

Vu les conclusions des parties ;

Vu les conclusions du ministère public, à la date du 24 mai 1844;

Vu l'arrêt du 24 mai, par lequel notre cour de Rouen a rejeté le déclinatoire proposé par le préfet de l'Eure;

Vu l'arrêt du 22 juin 1844, par lequel la même cour, sur la communication de l'arrêté de conflit, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet de notre procureur général près la cour de Rouen, pour l'éxécution des lois et ordonnances sur les conflits;

Vu les observations sur l'arrêté de conflit présentées, le 9 juillet 1844, par notre procureur général près notre cour de Rouen;

Vu les observations présentées au nom du sieur de Champigny, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 23 juillet et 10 août 1844;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment les lettres écrites les 15 juillet, 1er et 15 août 1844, par notre garde des sceaux au secrétariat général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que les pièces de l'affaire sont parvenues à la chancellerie les 12, 29 juillet et 15 août 1844;

Vu les lois des 12-20 août 1790; 6 octobre 1791; 14 floréal an XI (4 mai 1803); 16-24 août 1790; 16 fructidor an III (2 septembre 1795);

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï Me Mirabel-Chambaud, avocat du sieur marquis de Champigny;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'action pendante devant notre cour de Rouen entre les sieurs de Champigny, Bellême et Doucerain a pour objet d'obtenir: 1° la suppression des

travaux exécutés dans la rivière d'Iton par les sieurs Bellême et Doucerain, et le rétablissement des lieux en leur ancien état; 2° des dommages-intérêts pour la dégradation causée à la maçonnerie de la vanne dite des Quatre-Faces, et pour la privation des eaux dont le sieur de Champigny avait la jouissance en vertu de titres anciens;

Que le tribunal civil d'Évreux et notre cour de Rouen se sont déclarés incompétents pour prononcer la destruction des travaux, attendu qu'ils avaient été autorisés postérieurement à leur exécution par un arrêté du préfet de l'Eure, en date du 12 décembre 1842;

Considérant que les travaux dont il s'agit ont été exécutés par les sieurs Bellême et Doucerain dans l'intérêt de l'usine de Caër;

Que, dès lors, l'autorité judiciaire était compétente pour prononcer sur la demande en dommages-intérêts formée par le sieur de Champigny, et qu'il fonde d'ailleurs sur des titres anciens de possession et de propriété;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de l'Eure, le 5 juin 1844, est annulé.

(N° 540.)

[28 août 1844.]

Péages. — (Sr Ruiz c. Magny). — *Ponts; entrepreneur; interprétation d'une concession; conflit. — L'autorité judiciaire est compétente pour prononcer sur l'atteinte que l'adjudicataire d'un pont prétend avoir été portée, par un entrepreneur de travaux publics, aux droits de péage qui lui ont été concédés* (*). — *Mais si l'admi-*

(*) Ordonnances des 18 août 1833, 14 décembre 1836 et 5 décembre 1837, 1re série, t. III, p. 379; t. VII, p. 140; t. VIII, p. 106.

nistration prenant fait et cause pour l'entrepreneur soutient que, d'après les actes de la concession du péage, elle a pu autoriser cet entrepreneur à ne pas se servir du pont pour le passage des matériaux, il y a lieu préalablement de faire interpréter les dits actes de concession (*), et cette interprétation, lorsqu'il s'agit d'une ordonnance royale, ne peut être donnée que par le roi en conseil d'état (*).

Une ordonnance royale du 18 mai 1834 a autorisé la construction d'un pont suspendu sur la Loire à Fourchambault, et réglé les conditions de la concession, notamment le tarif des droits de péage à percevoir.

L'adjudication de ce pont a été passée, le 26 juin de la même année, en faveur du sieur Ferdinand Ruiz, et approuvée par décision ministérielle du 13 juillet suivant.

Le 13 octobre 1843, le dit sieur Ruiz a fait assigner devant le tribunal de simple police du canton de Pougues, le sieur Magny, entrepreneur des travaux pour la construction du chemin de halage du pont de Fourchambault, à l'effet de s'entendre condamner à lui payer la somme de 3 360 fr., attendu qu'il avait transporté les matériaux nécessaires à l'exécution de son entreprise d'une rive de la Loire à l'autre sur des bateaux qui lui appartenaient, au lieu de les faire passer sur le pont.

Le sieur Magny a alors demandé à mettre en cause l'état, attendu qu'il avait été autorisé par l'administration à faire, selon sa convenance, usage du pont ou de ses bateaux.

A l'audience du 30 octobre, le ministère public a déclaré que l'administration prenait fait et cause pour le sieur Magny, auquel il s'est joint pour demander que le tribunal se déclarât incompétent et renvoyât l'affaire devant le conseil de préfecture, en vertu de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII.

Le sieur Ruiz repoussa l'exception d'incompétence, attendu qu'il s'agissait d'une question de perception de péage débattue entre le concessionnaire d'un pont et un tiers, et que de semblables questions sont de la compétence de l'autorité judiciaire d'après les lois de la matière (art. 56 et 58 de la loi du 6 frimaire an VII), et d'après l'arrêté préfectoral du 5 septembre 1839, portant règlement sur la perception des droits de péage du pont de Fourchambault. Il ajoutait que l'intervention de l'administration au débat ne pouvait en changer la nature, que la loi de l'an VIII était inapplicable attendu qu'il ne s'agissait pas d'interpréter un cahier de charges, mais d'appliquer et de faire exécuter une ordonnance royale contenant le tarif des droits de péage, et que sous un autre rapport on ne pouvait considérer le fait du sieur Magny

(*) Ordonnance du 15 août 1839, 1re série, t. IX, p. 378.

(**) *Voir* ci-dessus, page 386, l'ordonnance du 29 juin 1844.

comme un tort et dommage causé par un entrepreneur de travaux publics à un particulier.

Le 20 décembre 1843, le tribunal de police s'est déclaré compétent par les motifs que le sieur Ruiz avait développés devant lui.

Le 10 janvier 1844, le même tribunal, statuant sur le fond de litige, a condamné le sieur Magny à payer au sieur Ruiz la somme de 3360 fr. et aux dépens, et, en outre, à 1 fr. d'amende par application de l'article 56 de la loi du 6 frimaire an VII.

Le 19 mars 1844, le sieur Magny s'est rendu appelant de ces deux jugements devant le tribunal de police correctionnelle de Nevers.

Le 30 avril, le préfet a proposé le déclinatoire, en se fondant sur la loi du 28 pluviôse an VIII, attendu qu'il s'agissait d'interpréter non-seulement le cahier des charges de l'entreprise du sieur Magny, mais aussi les clauses de la concession faite au sieur Ruiz.

Le sieur Magny et le procureur du roi ont pris des conclusions à l'appui du déclinatoire. Cependant ce déclinatoire a été rejeté par un jugement du 5 juillet 1844, ainsi motivé:

» Attendu que par sa demande du 13 octobre 1843, Ruiz imputait à Magny une contravention aux droits du péage établi à son profit sur le pont de Fourchambault, et que les débats qui sont nés de cette action ont soulevé des questions relatives à la perception de ces mêmes droits;

» Que la connaissance de cette contestation rentrait donc évidemment dans les attributions du juge de paix de Pougues, conformément aux art. 9 et 10 de l'arrêté du préfet de la Nièvre du 5 septembre 1839, juridiction d'ailleurs indiquée par les art. 56, 57 et 58 de la loi du 6 frimaire an VII;

» Attendu que l'intervention du préfet du Cher dans la cause pendante entre Ruiz concessionnaire des droits de péage et Magny, entrepreneur de travaux publics, n'a pu changer en rien l'ordre de juridiction établi par la loi et l'arrêté précités, parce qu'il ne peut dépendre de l'administration, en se substituant à un tiers, d'invoquer des règles exceptionnelles de compétence; parce que, en intervenant pour Magny, elle ne peut exciper que des moyens que Magny pourrait invoquer lui-même: et enfin parce que cette intervention ne change pas la nature de la contestation dont le juge de paix était saisi, et que, si elle doit profiter à Magny, elle ne peut nuire à Ruiz et le distraire de ses juges naturels;

» Attendu qu'il suit de là que la contestation dont le juge de paix était saisi devait être appréciée, quant à la compétence, comme si elle ne s'agitait dans la réalité qu'entre Ruiz d'une part et Magny de l'autre, et qu'on ne peut, dès lors, invoquer contre Ruiz l'art. 13 du cahier des charges auquel il s'est soumis et qui attribue au conseil de préfecture la connaissance des contestations qui s'élèveraient entre lui et l'administration, relativement à l'exécution des clauses et conditions du traité qu'il a fait avec elle;

» Attendu que l'incompétence n'est pas mieux fondée sur l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, parce qu'on ne saurait, sans torturer le sens de la loi ou celui de la demande, prétendre que celle de Ruiz contre Magny a pour objet la réparation d'un dommage ou d'un préjudice causé, et qu'en outre il s'agit ici non d'un fait personnel à l'en-

trepreneur, mais bien d'un fait de l'administration elle-même, de qui Magny prétend tenir ses droits.

» Attendu que de tout ce qui précède il résulte que l'incompétence proposée d'une manière absolue par Magny n'est nullement fondée, et qu'avec raison elle a été repoussée par le premier juge. »

Copie de ce jugement a été adressée, le 6 juillet, au préfet qui a pris, le 11, et fait déposer, le 12, un arrêté de conflit dont voici le texte :

« Vu le cahier des charges approuvé par M. le ministre de l'intérieur le 21 mai 1834, pour la concession du pont suspendu de Fourchambault;

» Vu l'art. 8 de la loi du 6 frimaire an VII qui déclare les articles précédents non applicables aux bacs et bateaux employés à un service commun, et qui autorise l'administration à permettre, soit le maintien, soit l'établissement des bateaux particuliers, sous la seule condition de s'assurer qu'ils ne nuisent point à la navigation;

» Vu l'art. 31 de la même loi ainsi conçu :

» Les opérations relatives à *l'administration*, *la police et la perception* » *des droits de passage* sur les fleuves, rivières et canaux navigables, » *appartiendront aux administrations centrales de département* dans l'éten- » due desquelles se trouvera situé le passage..... *La poursuite des délits* » *criminels et de police* continuera, conformément au code des délits et » des peines, à être de la compétence des tribunaux; »

» Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, ensemble l'ordonnance royale du 1er juin 1828 sur les conflits d'attributions;

» Considérant que l'art. 13 du cahier des charges précité réserve formellement au conseil de préfecture la connaisance des contestations qui pourraient s'élever touchant le sens ou l'application des clauses et conditions de la concession du pont de Fourchambault;

» Considérant que le gouvernement ne s'est interdit par aucune de ces clauses le droit d'autoriser l'établissement de bacs particuliers non destinés au passage commun; qu'il n'a réservé en faveur du concessionnaire du pont suspendu ni payement de péage, ni indemnité quelconque pour le cas d'autorisation de bateaux particuliers; qu'au demeurant, s'il y a doute sur la limite des droits respectifs de l'administration et du concessionnaire, il faudrait, avant de songer à faire régler le montant des sommes réclamées par celui-ci, obtenir une interprétation légale du cahier des charges;

» Considérant que cette interprétation, *nécessairement préalable*, ne saurait être demandée aux tribunaux, ni donnée par eux, attendu qu'il s'agirait du sens d'un acte purement administratif;

» Considérant que la loi n'établit aucune différence entre les droits d'un concessionnaire de pont et ceux d'un fermier de bac public; que les attributions données à l'administration et aux tribunaux en ce qui concerne les bacs, sont les mêmes quand il s'agit de ponts à péage; qu'ainsi les droits de l'autorité administrative et ceux de l'autorité judiciaire doivent, dans l'espèce, se déduire des termes de l'art. 31 de la loi du 6 frimaire an VII, ci-dessus transcrit; que la part d'attributions de chaque autorité s'y trouve nettement établie; que les tribunaux n'ont à s'occuper des questions de passage des fleuves que dans les seuls cas de *délits criminels et de police*; qu'il ne leur est pas loisible de

reculer la limite si précise assignée à leur action par le législateur ; que l'administration est, dès lors, fondée à revendiquer toutes les affaires dans lesquelles ne se rencontre aucun délit ;

» Considérant qu'il ne s'agit pas seulement de savoir quels pourraient être les droits du concessionnaire du pont de Fourchambault à l'égard d'un simple particulier, propriétaire d'un bateau destiné à son service personnel ; que le sieur Magny ne figure pas dans la cause comme simple particulier, mais comme entrepreneur chargé de l'exécution d'un travail d'utilité publique ; que pour décider qu'il pouvait faire passer les matériaux sur le pont suspendu et acquitter les droits de péage, il faudrait avoir d'abord résolu négativement la question de savoir si l'administration n'a pas pu donner au sieur Magny, entrepreneur, dans un but d'économie pour le trésor, la faculté qu'aux termes de la loi du 6 frimaire elle est et serait encore en droit d'accorder à tout propriétaire riverain, de se servir d'un bateau pour son usage privé ; que l'examen et la solution de cette question ne sont pas évidemment de la compétence des tribunaux ordinaires ; qu'ainsi, sous quelque face qu'on envisage l'action portée par le sieur Magny devant le tribunal de Nevers, on est forcé de reconnaître qu'elle renferme des questions dont la solution appartient à l'autorité administrative et doit précéder toute allocation de droits de péage, tout règlement d'indemnité ;

» Arrêtons :

» La connaissance portée en appel devant le tribunal civil de Nevers, par le sieur Magny, entrepreneur du chemin de halage de la rive gauche de la Loire, contre le sieur Ruiz, concessionnaire du pont suspendu de Fourchambault, à raison du transport des matériaux destinés à ce chemin, est formellement revendiquée pour l'autorité administrative. »

Le 18 juillet, le tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit, a décidé qu'il serait sursis à la continuation de l'instance judiciaire.

Les pièces sont parvenues à la chancellerie les 8, 14 et 16 août ; elles ont été enregistrées au secrétariat général du conseil d'état les 9 et 17 août.

Depuis, et à la date du 20 août, il a été déposé au nom du sieur Ruiz des observations sur l'arrêté de conflit. Dans ces observations, on soutenait que cet arrêté était irrégulier et mal fondé.

Le conflit serait irrégulier parce qu'il aurait été tardivement élevé. En effet, disait-on, un déclinatoire avait été proposé devant le tribunal de police de Pougues, et ce déclinatoire a été rejeté par le jugement du 23 décembre 1843 ; le conflit aurait dû intervenir dans la quinzaine de la signification de ce jugement. Si le préfet n'a voulu user de son droit qu'en appel, au moins devait-il l'exercer dans la quinzaine de l'acte d'appel.

Quant à la compétence on soutenait qu'elle était judiciaire au fond, puisqu'il s'agissait de la perception d'un droit de péage, question réservée par la loi à l'autorité judiciaire.

Quant à l'interprétation des actes d'adjudication, en la supposant nécessaire, comme il s'agissait d'un bail administratif, sous ce rapport encore l'autorité judiciaire serait compétente.

A la date du 28 août 1844, sur le rapport de M. Boulatignier, maître des requêtes, il est intervenu l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris, le 11 juillet 1844, par le préfet de la Nièvre, dans une instance engagée, devant le tribunal correctionnel de Nevers, entre le sieur Ruiz, concessionnaire du pont de Fourchambault, et le sieur Magny, entrepreneur des travaux pour la construction du chemin de halage de ce pont;

Vu le jugement du 20 décembre 1843, par lequel le tribunal de police de Pougues se déclare compétent pour statuer sur l'action intentée par le sieur Ruiz contre le sieur Magny, à l'effet de faire condamner celui-ci à lui payer la somme de 3 360 fr. et à l'amende, attendu qu'il a transporté les matériaux nécessaires à l'exécution de son entreprise d'une rive de la Loire à l'autre sur des bateaux, au lieu de les faire passer sur le pont;

Vu le jugement du 10 janvier 1844, par lequel le même tribunal condamne le sieur Magny à payer au sieur Ruiz la somme de 3 360 fr. et à 1 fr. d'amende;

Vu l'acte du 19 mars 1844, par lequel le sieur Magny s'est rendu appelant des deux jugements susvisés;

Vu le déclinatoire adressé, le 30 avril 1844, par le préfet de la Nièvre, à notre procureur près le tribunal d'arrondissement de Nevers;

Vu les conclusions du sieur Magny et celles du ministère public;

Vu le jugement du 5 juillet, par lequel le tribunal correctionnel de Nevers rejette le déclinatoire proposé par le préfet;

Vu le jugement du 18 juillet, par lequel le même tribunal, sur la communication de l'arrêté de conflit susvisé, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet de notre procureur près le tribunal d'arrondissement de Nevers, pour l'exécution des lois et règlements sur les conflits;

Vu les observations présentées au nom du sieur Ruiz, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 20 août 1844;

Vu les autres pièces jointes au dossier et notamment les lettres écrites les 8 et 17 août 1844, par notre garde des sceaux, au secrétaire général de notre conseil d'état, et desquelles il résulte que les pièces de l'affaire sont parvenues à la chancellerie les 8, 14 et 16 août;

Vu notre ordonnance du 18 mai 1834, qui autorise la construction d'un pont suspendu sur la Loire près de Fourchambault, route départementale de la Nièvre n° 10, de Nevers au port de Givry;

Vu les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, 6 frimaire an VII, 28 pluviôse an VIII;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï Me Desfarges, avocat du sieur Ruiz;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche la régularité du conflit:

Considérant que le déclinatoire a été proposé pour la première fois devant le tribunal correctionnel de Nevers, et que le conflit a été élevé dans la quinzaine du jugement qui rejette ce déclinatoire;

En ce qui touche la compétence:

Considérant que, aux termes de la loi du 6 frimaire an VII, l'autorité judiciaire était compétente pour prononcer sur l'atteinte que le sieur Ruiz prétendait avoir été portée, par le sieur Magny, aux droits de péage qui lui ont été concédés;

Mais que l'administration étant intervenue au procès, a pris fait et cause pour le sieur Magny et a soutenu que, d'après les actes de la concession faite au sieur Ruiz, elle a pu autoriser le sieur Magny à ne pas se servir du pont pour le transport des matériaux;

Que, dans ces circonstances, il y avait lieu de faire préalablement interpréter les dits actes de concession, et que cette interprétation ne peut être donnée que par nous en notre conseil d'état;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris, le 11 juillet 1844, par le préfet de la Nièvre, est confirmé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative l'interprétation préalable des actes de concession du pont de Fourchambault.

Il est annulé pour le surplus.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 13 octobre 1843, les jugements rendus par le tribunal de police de Pougues, les 20 décembre 1843 et 10 janvier 1844, l'acte d'appel du 19 mars 1844, et le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Nevers, le 5 juillet 1844, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 541.)

[28 août 1844.]

Rivières navigables. — (Sr Jourdain.) — *Chemins de halage; constructions non autorisées.* — *Compétence.* — *L'arrêté par lequel le conseil de préfecture ordonne la démolition de constructions signalées par un procès-verbal comme ayant été élevées contrairement aux prescriptions des règlements de grande voirie, ne peut être attaqué pour cause d'incompétence, sous prétexte qu'il statue sur le droit de propriété du prévenu* (*). — *Les constructions établies sans autorisation en dehors des limites déterminées par les règlements pour la lar-*

(*) *Voir* ci-dessus, page 524, l'ordonnance du 22 août et la note de la page 424.

geur et la servitude des chemins de halage, ne constituent aucune contravention (*).

Le sieur Jourdain s'est pourvu contre un arrêté du conseil de préfecture de l'Oise, en date du 6 mai 1841, qui lui a enjoint de démolir le mur par lui construit, sans autorisation, le long du chemin de halage de l'Oise, au territoire de Longueil-Sainte-Marie.

Son pourvoi était fondé sur les motifs suivants :

1° Incompétence, en ce que le requérant étant propriétaire de la partie du sol sur laquelle il avait bâti, le conseil de préfecture, en le condamnant à démolir, avait statué sur une question de propriété dont la connaissance n'appartenait pas aux tribunaux administratifs.

Le ministre, consulté sur le pourvoi, a fait observer que ce premier chef était mal fondé, puisque le conseil de préfecture ne s'était nullement occupé d'une question de propriété ; mais qu'il n'avait eu à statuer et n'avait statué que sur une question de grande voirie résultant d'un procès-verbal à lui déféré, sans examiner si les droits de propriété du sieur Jourdain étaient fondés ou non.

2° Mal jugé, en ce que la construction du mur dont il s'agit ne constituait aucun délit, et, qu'en outre, le délit prétendu existât-il, les dispositions de l'arrêt du conseil du 27 février 1765 n'étaient pas applicables dans l'espèce.

Sur ce dernier point, le ministre a fait remarquer que, du moment où il était reconnu qu'il n'existait, à l'endroit litigieux, aucun autre chemin que l'ancien chemin de halage, c'était l'ordonnance de 1669, et l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 qu'il convenait de viser, et non pas l'arrêt de 1765, applicable seulement aux délits commis sur les routes.

Sur la question principale, le ministre a pensé qu'en construisant sans autorisation un mur le long du chemin de halage, le sieur Jourdain n'avait contrevenu à aucune loi ou règlement, du moment qu'il était constaté par le plan des lieux, et reconnu par les ingénieurs, que la nouvelle construction avait été faite au delà de la limite fixée par les règlements pour la largeur du chemin de halage (à plus de 20 mètres des bords de la rivière). « En pareille circonstance, ajoutait le ministre, le propriétaire riverain agit sous sa propre responsabilité. Tant que l'espace voulu par les règlements pour le chemin demeure libre, l'administration n'a pas à intervenir. Son intervention ne serait commandée que dans le cas où, par suite de l'extension des eaux sur la rive, la largeur voulue n'existerait plus ; l'administration aurait alors à exiger l'enlèvement des constructions, et cela, sans se préoccuper du point de savoir si ces constructions ont été autorisées ou non. Jusque-là, l'autorité publique peut être considérée comme désintéressée dans la question, en tant néanmoins que le chemin de halage ne présente pas, comme dans l'espèce actuelle, en même temps le caractère de quai ou de port. »

(*) *Voir* ci-dessus, page 368, une décision analogue en ce qui concerne les constructions établies en arrière de la limite de l'alignement arrêté pour les routes. Ordonnance du 21 juin 1844.

Conformément à ces observations, l'arrêté du conseil de préfecture a été annulé par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée par le sieur Jourdain (Antoine), propriétaire, demeurant au Port-Salut, commune de Longueil-Sainte-Marie, département de l'Oise, la dite requête enreregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état le 21 juin 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Oise, en date du 6 mars 1841, notifié au sieur Jourdain le 1er juin 1842, et ordonner la restitution de l'amende de 300 fr. et des dépens auxquels le dit sieur Jourdain a été condamné;

Vu la requête ampliative enregistrée comme dessus, le 9 février 1843, et tendante aux mêmes fins;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics, en date du 20 janvier 1844, et tendantes à l'annulation du dit arrêté, et à ce que le sieur Jourdain soit renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Vu ensemble les pièces produites et jointes au dossier;

Vu l'ordonnance d'août 1669, tit. 27, art. 42 et tit. 28, art. 7;

Vu les articles 1 et 2 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Ouï Me Maulde, avocat du requérant;

Ouï M. Cornudet, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur la compétence :

Considérant qu'en statuant sur la contravention signalée par le procès-verbal du 10 février 1841, le conseil de préfecture s'est borné à prononcer sur une question de voirie dont il lui appartenait de connaître;

Au fond :

Considérant qu'il s'agissait, dans l'espèce, de l'appli-

cation des dispositions de l'ordonnance d'août 1669 et de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, concernant les chemins de halage;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le mur élevé par le sieur Jourdain a été construit en dehors des limites déterminées par la dite ordonnance d'août 1669 et l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, pour la largeur et servitude des chemins de halage;

Que, dès lors, le sieur Jourdain n'a pas commis de contravention aux dispositions des dits arrêt et ordonnance;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Oise, en date du 6 mars 1841, est annulé.

2. La somme payée par le sieur Jourdain, à titre d'amende et dépens en vertu du dit arrêté, lui sera restituée.

3. Le surplus des conclusions de la requête du sieur Jourdain est rejeté.

(N° 542.)

[28 août 1844.]

Indemnités. — *Cours d'eau non navigables.* — (Héritiers Honnorez c. les Srs Fieulaine et consorts). — *Usines; existence légale; preuve.* — *L'art.* 48 *de la loi du* 16 *septembre* 1807, *en statuant qu'au cas de demande en indemnité pour chômage ou suppression d'une usine, il serait d'abord examiné si l'établissement de cette usine était légal, n'a point décidé que la preuve de cette légalité ne pourrait résulter que de la production d'un titre administratif qui ait autorisé ou validé la construction de cette usine.* — *La preuve de la légalité de l'établissement d'une usine peut, à défaut d'actes écrits émanés de l'administration, résulter des cir-*

constances et notamment de l'époque de la construction de l'usine, de la qualité de ses constructeurs, du caractère de la transmission qui a pu en être faite, et même, selon les cas, de la prescription acquise avant la promulgation des lois abolitives de la féodalité (*).

Une ordonnance en date du 14 janvier 1841 (2e série, t. I, p. 97) a réformé un arrêté du conseil de préfecture de l'Aisne, du 19 janvier 1837, lequel avait jugé que les sieurs Fieulaine et autres propriétaires et fermiers de moulins situés sur la Somme, en aval de Saint-Quentin, avaient pu, sans justifier de la légalité de leurs usines, réclamer contre le sieur Honnorez, concessionnaire du canal de Saint-Quentin, les indemnités auxquelles ils prétendaient avoir droit pour chômages de leurs moulins par suite des travaux exécutés sur la Somme, dans l'intérêt du canal de Saint-Quentin.

Revenus devant le conseil de préfecture, les sieurs Fieulaine et consorts ont soutenu : que le seul fait de l'existence ancienne de leurs moulins dans la partie non navigable ni flottable de la Somme, constituait la justification exigée par l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807; et cette prétention a été implicitement accueillie par un arrêté du conseil de préfecture du 18 février 1842, portant que « les réclamants sont » admis à justifier, dans le délai de deux mois, à dater de la notifica- » tion, de la *prescription* qu'ils invoquent, par le dépôt à la préfecture » de tous titres, documents et moyens qu'ils aviseront. »

Les héritiers Honnorez se sont pourvus contre cet arrêté. Ils se fondaient sur ce que ces dispositions violaient, non-seulement l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807, mais encore l'autorité de la chose jugée, en admettant les usiniers a suppléer, par la *prescription*, aux titres écrits qui seuls pouvaient, dans l'espèce, permettre de reconnaître s'il était dû ou non des indemnités pour le chômage dont ils se plaignaient.

Dans leur mémoire en défense, les sieurs Fieulaine et consorts ont exposé :

Que la difficulté soulevée par les héritiers Honnorez se trouvait tranchée par le passage suivant de l'avis de M. le ministre des travaux publics, dans l'affaire Picard c. Pruvost : « L'administration ne reconnaît comme » légalement établies sur les cours d'eau non navigables ni flottables, » que les usines dont les propriétaires, à défaut de titre d'établissement, » pourraient justifier, soit d'un acte de vente nationale, soit d'une » possession annale antérieure à l'abolition de la féodalité; »

Que le mot *prescription* n'avait été employé par eux et par le conseil de préfecture que pour désigner une ancienne possession;

Que ce qu'il importait, dans l'espèce, c'était de justifier d'une autorisation *tacite* et *présumée*, d'après l'époque de la construction de leurs usines.

Le ministre, consulté sur cette affaire, a fait remarquer que, si l'ad-

(*) *Voir* ci-dessus, page 407, l'ordonnance du 11 juillet 1844.

ministration reconnaissait une existence régulière aux usines établies sur les rivières non navigables ni flottables, avant l'abolition de la féodalité, cependant cette doctrine ne pouvait être admise qu'autant qu'elle ne se trouvait pas en contradiction avec quelque disposition spéciale de nature à assurer à l'administration des droits à l'usage des eaux; que, dans le cas actuel, l'édit du mois de septembre 1724, enregistré au parlement de Paris le 7 septembre de l'année suivante, et relatif à l'établissement d'une navigation *en Picardie par les rivières de Somme et d'Oise*, autorisait le concessionnaire des travaux projetés *à rendre la Somme navigable depuis Saint-Quentin jusqu'à Amiens*, et affectait ainsi virtuellement à l'usage de la navigation toutes les eaux de cette rivière; que, dès lors, toutes les usines établies sur le cours de la Somme depuis l'édit précité, n'avaient pu l'être que sous la réserve expresse ou tacite de demeurer subordonnées, dans leur roulement, à tous les besoins de la navigation. Le ministre en concluait, qu'à défaut, par les sieurs Fieulaine et consorts, de pouvoir justifier d'un titre d'établissement régulier, ils devaient être tenus de prouver que leurs usines existaient, non-seulement avant 1790, mais encore antérieurement à l'édit de 1724, et que l'arrêté du conseil de préfecture devait être expliqué dans ce sens.

L'ordonnance suivante, tout en visant l'édit de 1724, ne s'est pas prononcée explicitement sur la portée que lui attribuait le ministre. Elle s'est bornée à consacrer le principe que la légalité de l'établissement d'une usine pouvait, à défaut d'actes écrits émanés de l'administration, résulter des circonstances, et notamment de l'époque de la construction de l'usine (ce qui semblerait réserver la question d'interprétation de l'édit précité), de la qualité de ses constructeurs (anciens seigneurs), du caractère de la transmission qui en aurait été faite (acte de vente nationale), et même de la prescription acquise avant la promulgation des lois abolitives de la féodalité.

Voici le texte de cette décision:

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif à nous présentés au nom des héritiers du sieur Augustin-Joseph Honnorez, concessionnaire du canal de Saint-Quentin, les dits héritiers tous dénommés dans l'intitulé de la requête sommaire; la dite requête et le dit mémoire enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état les 11 mai et 2 juillet 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aisne, en date du 18 février précédent, par lequel le dit conseil statuant sur les demandes en indemnité formées pour chômage de leurs usines situées sur la Somme, en un point où cette rivière n'est ni navigable ni flottable,

par la dame veuve Fieulaine, le sieur Fidèle-Xavier Fieulaine, les sieurs et dame Alexis Rigault, le sieur Dodeuil et le sieur Maréchal, a admis les dits demandeurs en indemnité à justifier de la prescription par eux invoquée comme équivalant à un titre d'autorisation pour leurs usines ; ce faisant, dire et ordonner que les sieurs et dame Fieulaine et consorts, seront déboutés de leurs prétentions, à défaut par eux de justifier de l'existence légale de leurs moulins, et les condamner aux dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire enregistré comme dessus, le 9 mars 1843, par lequel les sieur et dame Fieulaine et consorts concluent à ce qu'il nous plaise rejeter le pourvoi des héritiers Honnorez et les condamner aux dépens ;

Vu la lettre enregistrée comme dessus, le 31 octobre 1843, par laquelle notre ministre des travaux publics répond à la communication qui lui a été donnée de cette affaire ;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus, le 3 février 1844, par lequel les héritiers Honnorez persistent dans leurs conclusions et concluent en outre à ce qu'il nous plaise ordonner qu'au préalable les sieurs et dame Fieulaine et consorts produiront les titres administratifs constituant l'établissement légal de leurs usines, sinon, les débouter de leurs prétentions à indemnité, avec dépens ;

Vu le mémoire en réplique enregistré comme dessus, le 8 février 1844, par lequel les sieurs et dame Fieulaine et consorts persistent également dans leurs conclusions ;

Vu la note des héritiers Honnorez, enregistrée comme dessus le 8 août 1844 ;

Vu l'édit de septembre 1724 ;

Vu notre ordonnance rendue par la voie contentieuse le 14 janvier 1841 ;

Vu le rapport d'ingénieur du 22 juin 1843 ;

Vu toutes les pièces produites ;

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791, l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI et la loi du 16 septembre 1807 ;

Ouï Me Chévrier, avocat des demandeurs ;

Ouï Me Lebon, avocat des défendeurs ;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'en statuant, par son article 48, qu'au cas de demande en indemnité pour chômage ou suppression d'une usine, il serait d'abord examiné si l'établissement de cette usine était légal, la loi du 16 septembre 1807 n'a point décidé que la preuve de cette légalité ne pourrait résulter que de la production d'un titre administratif qui ait autorisé ou validé la construction de cette usine ;

Considérant que la preuve de la légalité de l'établissement d'une usine peut, à défaut d'actes écrits émanés de l'administration, résulter des circonstances et notamment de l'époque de la construction de l'usine, de la qualité de ses constructeurs, du caractère de la transmission qui en aurait été faite, et même, selon les cas, de la prescription acquise avant la promulgation des lois abolitives de la féodalité, et que c'est en ce sens que l'arrêté du 18 février 1842 doit être entendu ou rectifié ;

Art. 1er. Les sieurs et dame Fieulaine et consorts sont admis à justifier devant le conseil de préfecture du département de l'Aisne, dans le délai de deux mois, à dater de la notification de la présente ordonnance, de la légalité de l'établissement de leurs usines par le dépôt, à la préfecture du dit département, de tous titres, documents et moyens qu'ils aviseront.

2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aisne, en date du 18 février 1842, est réformé en ce qu'il aurait de contraire à la disposition qui précède.

3. La requête des héritiers Honnorez est rejetée dans le surplus de ses conclusions.

4. Les héritiers Honnorez sont condamnés aux dépens.

(N° 543.)

[28 août 1844.]

Cours d'eau non navigables. — (Sr Bernard-Lavigne c. le maire de Sainte-Marie-du-Mont et autres.)—*Travaux; mesures provisoires; indemnités; conflit.* — *L'autorité administrative est chargée de procurer le libre cours des eaux et notamment de pourvoir au curage des rivières.* — *L'autorité judiciaire est sans pouvoir pour connaître des mesures prescrites dans ce but, et ordonner, même à titre provisoire, le rétablissement des ouvrages dont l'administration a prescrit la suppression.* — *Elle ne peut non plus statuer sur les indemnités réclamées contre l'administration à raison de la suppression des dits ouvrages* (*).

Un cours d'eau nommé l'*Ecalegrain* sépare les deux communes de Brucheville et de Sainte-Marie-du-Mont dans le département de la Manche.

Un ruisseau, dit le ruisseau du Buisson, vient affluer à l'Écalegrain; mais ses eaux sont reçues dans un noc ou tuyau en bois, placé dans le lit même de l'Écalegrain, et qui les conduit, en traversant une chaussée nommée la Chasse-Herbue, dans des prairies voisines dont un sieur Bernard-Lavigne est propriétaire.

En 1832 (le 15 septembre), le maire de Sainte-Marie-du-Mont, après s'être concerté avec celui de Brucheville, prit un arrêté pour ordonner le curage de l'Écalegrain, en exécution d'un règlement du préfet de la

(*) Il a été jugé que les principes du droit civil en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, ne sont pas applicables aux dommages résultant pour un propriétaire d'un règlement d'eau. Ordonnances des 24 janvier 1833, 21 décembre 1837 et 6 août 1839, Annales, *Lois et Ordonnances*, 1re série, t. IV, p. 113, t. VIII, p. 149, t. IX, p. 326.

Manche, à la date du 8 avril 1825. Cet arrêté, après avoir été approuvé (le 29 septembre) par le sous-préfet de l'arrondissement de Valognes, fut publié dans la commune et notifié aux propriétaires riverains. Plusieurs n'ayant pas obtempéré à ses prescriptions, le maire dut faire procéder au curage, en leur lieu et place, par des ouvriers qu'il désigna.

Ces ouvriers reçurent l'ordre de faire disparaître *le noc* qui se trouvait dans l'Écalegrain, qui y formait un barrage de plus de 50 centimètres au-dessus du sol de la rivière, et qui, d'ailleurs, tombé en état de vétusté et troué en plusieurs points, absorbait une partie des eaux ; le lit de la rivière fut nivelé, et un cassis qui se trouvait au même endroit fut bouché, ou du moins se trouva devenir inutile.

L'année suivante, le 25 octobre 1833, le sieur Bernard-Lavigne fit assigner, devant le tribunal civil de Saint-Lô, les sieurs Aubert et Montmélien et la dame Yver de la Bruchollerie, pour être condamnés : 1° à lui payer la somme de 4 000 fr. à titre de dommages-intérêts, les premiers pour avoir exécuté, la dernière pour avoir provoqué la destruction du noc et la suppression du cassis ; 2° et à rétablir les lieux dans leur ancien état.

Des conclusions furent prises dans ce sens, le 20 novembre 1833. Les 16 et 21 décembre, les sieurs Montmélien et Aubert demandèrent à être mis hors de cause, attendu qu'ils n'avaient concouru à la destruction du noc que par les ordres du maire de Sainte-Marie-du-Mont, et qu'ils avaient travaillé sous la direction du préposé au curage.

Le 10 janvier 1834, la dame Yver de la Bruchollerie demanda son renvoi de l'instance, attendu qu'elle était étrangère au fait de la destruction du noc.

Le 3 mai, nonobstant la déclaration des sieurs Aubert et Montmélien et de la dame Yver de la Bruchollerie, le sieur Bernard-Lavigne persista dans ses conclusions ; les intimés renouvelèrent les leurs (26 mai).

Il leur en fut donné acte, le 26 mai, par le tribunal de Saint-Lô, qui, le 9 août, donna mandement au sieur Montmélien pour mettre en cause le sieur Falaise, maire de Sainte-Marie-du-Mont.

Appelé en garantie (19 et 22 août), celui-ci reconnut qu'il avait ordonné la destruction du noc ; mais il demanda (13 septembre) que le tribunal se déclarât incompétent, attendu qu'il avait agi dans ses fonctions de maire pour l'exécution d'une opération administrative, le curage d'un cours d'eau ; il fit d'ailleurs remarquer qu'il ne pouvait, dans aucun cas, être poursuivi devant les tribunaux civils qu'en vertu d'une autorisation donnée par le roi en conseil d'état.

Le 6 mars 1835, le sieur Bernard-Lavigne protesta contre la mise en cause du maire de Sainte-Marie-du-Mont, et renouvela ses demandes en rétablissement du noc, en abaissement du déversoir et en condamnation à des dommages-intérêts contre la dame Yver de la Bruchollerie, les sieurs Aubert et Montmélien.

Les 14, 30 mars et 15 juin, les défendeurs, s'autorisant des déclarations du maire de Sainte-Marie-du-Mont, demandèrent leur mise hors de cause ; la dame de la Bruchollerie ajouta qu'elle se joignait au sieur Bernard-Lavigne pour solliciter le rétablissement du noc, et qu'elle consentait à l'abaissement du déversoir, pourvu que les travaux n'eussent pas lieu à ses frais.

Après avoir donné acte aux parties de leurs conclusions (30 mars), le tribunal rendit, le 10 juin 1835, un jugement qui accorde au sieur Montmélien un délai de deux mois pour obtenir l'autorisation de suivre son appel en garantie contre le sieur Falaise, et qui donne au sieur Bernard-Lavigne la permission de faire rétablir le noc détruit par ordre du maire, dans l'Écalegrain, et d'abaisser le déversoir du moulin de la Maillardière.

Ce jugement fut suivi de nouvelles conclusions : 1° du sieur Bernard-Lavigne (6 janvier 1836) pour obtenir à titre définitif le rétablissement du noc et l'abaissement du déversoir du moulin; 2° de la dame de la Brucholleric pour obtenir la suppression ou la modification des travaux exécutés par le sieur Bernard-Lavigne, en suite du jugement du 10 juin 1835, attendu que le nouveau noc était surélevé (26 janvier); 3° du sieur Montmélien pour obtenir (25 janvier) un nouveau délai quant à l'autorisation de mettre en cause le sieur Falaise (21 février), son renvoi de l'action dirigée contre lui, ou tout au moins la réserve de son recours sur le maire; 4° du sieur Falaise pour soutenir qu'il avait agi comme maire, c'est-à-dire comme agent du gouvernement, et non dans l'intérêt des propriétés patrimoniales de la commune (27 février).

Le 27 février, le tribunal de Saint-Lô, statuant sur le défaut de production d'une autorisation administrative pour poursuivre le sieur Falaise, renvoya la cause à deux mois.

Les parties reprirent leurs rôles et reproduisirent des conclusions plus ou moins identiques aux précédentes : *le sieur Falaise* soutenant l'incompétence du tribunal (9 mai 1837, 12 janvier et 17 juillet 1839); *la dame de la Bruchollerie* soutenant également l'incompétence quant à la destruction et au rétablissement du noc, et quant à la fixation de la hauteur du déversoir (23 février 1838); *le sieur Montmélien*, appuyant aussi l'exception d'incompétence, et demandant dans tous les cas son renvoi de l'instance avec dommages-intérêts, ou tout au moins son recours contre le maire de Sainte-Marie, d'après les ordres duquel il avait agi (23 février 1838, 26 juillet 1839); *le sieur Bernard-Lavigne*, soutenant la compétence du tribunal, et continuant à protester contre l'appel en cause du maire de Sainte-Marie (1er février, 2 avril, 25 juillet, 23 août 1839).

Cependant lui-même sollicitait et obtenait l'autorisation de mettre en cause une cinquième personne (24, 26 janvier 1839), le sieur Le Nepveu, négociant en vins à Épernay (Marne), propriétaire des herbages dont le sieur Montmélien est locataire. Le sieur Le Nepveu, assigné (le 29 janvier 1839) pour entendre dire qu'il souffrirait le noc et l'écoulement des eaux du Buisson, déclara qu'il s'en rapportait à justice sur la question de compétence; qu'il ne s'opposait pas au passage des eaux du ruisseau du Buisson à travers ses prairies, ni a l'établissement et au maintien d'un noc convenable; et il demanda à être renvoyé du procès (4 mai et 23 août 1839).

Le 30 août 1839, le tribunal de Saint-Lô rendit un jugement par lequel :

« Il déclare l'action du sieur Bernard compétemment formée, dit cependant qu'il sera sursis à statuer jusqu'à ce que la question préjudicielle

élevée par le maire de Sainte-Marie-du-Mont ait été décidée par l'autorité supérieure, auxquelles fins les parties sont délaissées à se pourvoir pour en revenir dans quatre mois;

» Il maintient, quant à présent, le jugement du 10 juin 1835;

» Il met hors de cause les sieurs Aubert et Montmélien, avec dépens sur la partie qui les a approchés, et chacun 50 fr. de dommages-intérêts, sauf le recours de celle-ci s'il y a lieu;

» Il renvoie la dame Yver de la Bruchollerie et le sieur Bernard-Lavigne à instruire sur la prétention de celui-ci aux eaux de l'Écalegrain. »

Le 4 janvier 1840, le sieur Bernard-Lavigne a formé appel de ce jugement devant la cour royale de Caen.

Le 25 mai 1841, il a signifié des conclusions tendantes à ce qu'il plût à la cour:

« Réformer le jugement précité, quoi faisant dire à tort le sursis et le renvoi prononcé par ce jugement;

» Rejeter l'exception proposée par le sieur Falaise, dire qu'il a pu être valablement poursuivi, sans autorisation préalable du conseil d'état, à raison de la voie de fait par lui commise au préjudice du concluant, pour intercepter les eaux auxquelles il a droit pour son herbage du Holdit;

» Réformer également la disposition du jugement qui condamne le concluant aux dépens, et à 50 fr. de dommages-intérêts envers le sieur Montmélien, le décharger de toute condamnation à cet égard;

» Renvoyer les parties à procéder au fond devant le tribunal qu'il plaira à la cour de désigner;

» Condamner le sieur Falaise aux frais de l'instance d'appel et ordonner la restitution de l'amende. »

Le 30 novembre 1841, le préfet de la Manche a adressé au procureur général, près la cour royale de Caen, un déclinatoire fondé sur les lois des 16-24 août 1790, 6 octobre 1791, 16 fructidor an III, et 14 floréal an XI. Il a soutenu que, d'après ces lois, il appartient à l'autorité administrative de faire tous les règlements et de prendre toutes les mesures nécessaires pour procurer le libre écoulement des eaux, et notamment faire procéder au curage des rivières, et que jamais les agents de l'administration ne peuvent être, à raison de l'exercice de ces attributions, cités soit directement, soit par voie d'appel en garantie devant les tribunaux civils.

Le 16 janvier 1843, la dame Yver de la Bruchollerie a demandé que le sieur Bernard fût condamné aux dépens en ce qui la concernait, attendu que le jugement dont est appel ne portait aucun grief à l'appelant au sujet des contestations existantes entre eux.

Le 23 mars 1843, le sieur Falaise a formé appel incident, et il a conclu à ce que la cour déclarât que l'action avait été incompétemment intentée contre lui, et que, dans tous les cas, elle ne pouvait être suivie sans l'autorisation du roi en conseil d'état.

Le 2 mai 1843, le sieur Montmélien a conclu à la confirmation du jugement dont le sieur Bernard-Lavigne s'est rendu appelant.

Le 12 mars 1844, celui-ci a signifié de nouvelles conclusions, tendantes à ce qu'il plaise à la cour :

« En accordant acte au concluant de ce qu'il déclare de nouveau, comme il l'a fait en première instance, que (indépendamment de ses autres prétentions sur le maintien de la hauteur du déversoir établi au moulin de la dame de la Bruchollerie, tant que cette hauteur ne sera pas changée par des décisions régulières de l'autorité administrative compétente, ainsi qu'à la transmission du trop plein des eaux de l'Écalegrain, chefs sur lesquels sont renvoyés à procéder et instruire) sa demande tend à faire juger qu'il a droit, à titre de propriété, tant contre la dame Yver de la Bruchollerie que contre les sieurs Le Nepveu ou Montmélien et la commune de Sainte-Marie: 1° au maintien à travers de la rivière de l'Écalegrain et de la Chasse-Herbue du noc ou aqueduc qui conduit les eaux du Buisson à son herbage du Holdit; 2° à la réparation du préjudice qui lui a été occasionné par l'enlèvement et la suppression de ce noc ;

» Réformer le jugement dont est appel au chef où il a mis hors de cause le sieur Montmélien avec dépens et 50 fr. de dommages-intérêts contre le concluant, et à celui où il a décidé qu'il y avait lieu à surseoir contre le sieur Falaise, maire de Sainte-Marie-du-Mont, en le supposant auteur de cette voie de fait, jusqu'à ce que l'autorité administrative eût autorisé les poursuites contre lui;

» Et, sans avoir égard à toute exception d'incompétence et de sursis proposée, dire que le sieur Falaise, en tant qu'il persistera à se reconnaître l'auteur principal de la suppression du noc et de la voie de fait commise à cette occasion, restera au procès pour y répondre des conséquences de cette voie de fait et du préjudice qui en a pu résulter pour le concluant;

» *Subsidiairement*, dire que le sieur Montmélien restera responsable personnellement de ce préjudice et de ces dommages-intérêts ;

» Dans tous les cas, réformer la disposition du jugement qui accorde les dépens et 50 fr. de dommages-intérêts, sauf au sieur Montmélien à en réclamer la condamnation contre le sieur Falaise ou tout autre vis-à-vis desquels il croira y avoir droit ;

» Condamner les sieurs Falaise et Montmélien aux dépens de l'instance d'appel et de tous ceux qui ont été faits par le concluant sur l'exception de renvoi opposée par les sieurs Falaise et Montmélien ;

» Ordonner la restitution de l'amende. »

Le même jour, 12 mars, l'organe du ministère public a pris des conclusions tendantes à l'admission du déclinatoire, attendu que le maire de Sainte-Marie soutenant que la prétendue voie de fait dont se plaint le sieur Bernard-Lavigne a été ordonnée par lui en exécution d'un acte administratif qu'il a pris dans la limite de ses droits, la cour ne pourrait statuer sur l'action intentée sans se livrer à l'interprétation d'un acte administratif.

Après ces conclusions, le 19 mars 1844, le sieur Bernard-Lavigne a pris lui-même de nouvelles conclusions et dans les termes suivants :

« Attendu que le concluant ne soutient pas que l'autorité administrative ne puisse pas, dans la limite de sa compétence, à raison de la

police sur les eaux et dans un intérêt d'utilité publique, ordonner la suppression du noc dont il s'agit, en se conformant, d'ailleurs, aux règles prescrites pour déposséder les citoyens d'un droit qui leur appartient; mais qu'il soutient qu'elle n'a jamais manifesté l'intention d'user de cette faculté; qu'elle n'a pris aucune des voies autorisées par la loi pour obtenir cette dépossession; qu'elle ne pourrait même jamais le faire sans indemnité; que le procès maintenant pendant devant les tribunaux est dans le seul but de faire reconnaître son droit:. ..

» Par ces motifs, *en rejetant, quant à présent, toutes les conclusions des autres parties qui sortent de la question d'incompétence soulevée par M. le procureur général au nom du préfet de la Manche*, en accordant acte au concluant de ce qu'il n'entend que faire reconnaître et constater par l'autorité judiciaire son droit à la transmission à titre de propriété des eaux du Buisson à travers la rivière de l'Écalegrain à son herbage du Holdit, et à la conservation de l'aqueduc qui les lui transmet, tous les droits de l'administration d'ailleurs réservés, déclarer non recevable et mal fondée l'exception d'incompétence proposée par M. le le procureur général au nom de M. le préfet de la Manche, ordonner aux parties de plaider au principal. »

Le 25 mars 1844, la cour royale de Caen a rejeté le déclinatoire proposé par le préfet, par un arrêt ainsi motivé:

« Considérant que Bernard déclare qu'il n'entend que faire reconnaître et constater par l'autorité judiciaire son droit à la transmission, à titre de propriété, des eaux du ruisseau du Buisson à travers la rivière de l'Écalegrain à son herbage du Holdit et à la conservation de son aqueduc qui les lui transmettait, tous les droits de l'administration pour l'en déposséder d'ailleurs réservés;

» Considérant que l'arrêté pris par le maire de Sainte-Marie-du-Mont, en 1832, relativement au curage de la rivière de l'Écalegrain, en vertu de précédents arrêtés de l'administration départementale, ne peut avoir eu pour but et n'a certainement pas compris la destruction de travaux d'art faits par des particuliers; qu'autrement on pourrait, par un abus intolérable, sous prétexte de faire curer une rivière et de rendre libre le cours des eaux, détruire ou détériorer, sans remplir les formalités imposées par la loi, des moulins ou autres usines, en privant les particuliers de leurs juges locaux;

» Considérant qu'on doit reconnaître qu'il n'est pas nécessaire d'interpréter, de modifier ni même d'appliquer les arrêtés administratifs qui ont été pris pour statuer sur la question judiciaire qui est soumise à la cour, d'ou suit qu'on doit dire à tort l'incompétence proposée. »

Le 4 avril, copies de cet arrêt et des conclusions du procureur général ont été adressées au préfet, qui a pris, le 18, et fait déposer le 19, au greffe de la cour, un arrêté de conflit dont voici le texte:

» Considérant qu'il résulte des principes consacrés par les lois et réglements sur la matière, que les administrations départementales sont chargées de rechercher et d'indiquer les moyens de procurer le libre cours des eaux; de diriger, autant que possible, toutes les eaux du territoire vers un but d'utilité générale d'après les principes de l'irrigation; d'empêcher que les chemins, prairies ou propriétés voisines ne

soient submergés par la trop grande élévation des moulins et usines construits ou à construire, des écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art ; enfin de tenir les eaux à une hauteur qui ne nuise à personne ;

« Considérant que plusieurs arrêtés réglementaires ont été pris en exécution des lois précitées, par les préfets du département de la Manche, notamment les 8 brumaire an XI et 8 avril 1825 ;

« Considérant qu'aux termes de ce dernier arrêté réglementaire tous les ruisseaux et rivières non navigables qui coulent dans le département doivent être curés et nettoyés annuellement dans le courant des mois d'août et de septembre et, par exception, à toute autre époque qui pourrait être fixée d'après la réclamation des communes ;

« Considérant qu'en vertu de ces règlements, M. Falaise, maire de Sainte-Marie-du-Mont, après s'être concerté avec son collègue de Brucheville, prit, le 15 septembre 1832, un arrêté prescrivant le curage de la rivière dite l'*Écalegrain* dont le cours était obstrué par plusieurs objets qu'il devenait indispensable de faire disparaître pour faire cesser les plaintes des riverains ;

« Considérant que, dans cette circonstance, M. Falaise a agi en sa qualité de maire et dans la limite de ses attributions ;

« Considérant que du moment où ce fonctionnaire soutenait que la voie de fait dont se plaint le sieur Bernard-Lavigne avait été ordonnée par lui en exécution d'un acte administratif, il ne pouvait être traduit devant les tribunaux, ni par voie d'action, ni par voie de recours ;

« Considérant, dès lors, que la cour royale de Caen, en se déclarant compétente et en ordonnant que les parties concluront sur le fond, et ce, contrairement aux conclusions de M. le procureur général, nous paraît avoir formellement contrevenu aux lois et règlements qui ont tracé la ligne de démarcation entre les deux pouvoirs ;

« Considérant, au surplus, que si le sieur Bernard-Lavigne croyait avoir à se plaindre de dommages qui auraient été causés à sa propriété par suite du curage de la rivières de l'Écalegrain et de l'enlèvement du noc qu'il avait placé dans cette rivière, lequel en interceptait le cours d'une manière très-préjudiciable aux propriétaires riverains, *il pouvait diriger des poursuites judiciaires contre la commune, en se conformant préalablement aux lois, parce que cette action étant essentiellement réelle de sa nature, il n'appartient qu'aux tribunaux civils de statuer* ;

« Mais considérant que traduire en justice, soit le sieur Montmélien, qui n'a agi qu'en vertu des ordres du maire, soit le maire lui-même, pour des actes faits en exécution des lois et règlements sus-cités, c'est rendre les tribunaux juges de ces règlements eux-mêmes et violer ainsi le principe de la séparation des pouvoirs ;

« Avons arrêté ce qui suit :

« Un conflit. etc. »

Le 22 avril, la cour, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit, a déclaré qu'il serait sursis à la continuation de l'instance judiciaire.

Les parties n'ont point fourni d'observations ; il en a été présenté, à la date du 23 mai 1844, par le procureur général près la cour royale de Caen, qui estimait que, d'après les dernières conclusions du sieur Ber-

nard-Lavigne, la question est évidemment de la compétence de l'autorité judiciaire, attendu qu'elle se réduirait au point de savoir si le dit sieur Bernard est ou n'est pas propriétaire des eaux du ruisseau et du noc qui les lui apporte.

A la date du 28 août 1844, sur le rapport de M. Boulatignier, maître des requêtes, est intervenue l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris, le 18 avril 1844, par le préfet de la Manche, dans une instance engagée devant notre cour de Caen, entre le sieur Bernard-Lavigne, propriétaire à Saint-Martin-de-Bonfossé, d'une part, le sieur Falaise, maire de la commune de Sainte-Marie-du-Mont, le sieur Montmélien et la dame Yver de la Brucholleríe, d'autre part ;

Vu l'exploit, du 20 novembre 1843, par lequel le sieur Bernard-Lavigne fait assigner les sieurs Aubert et Montmélien à comparaître devant le tribunal civil de Saint-Lô, pour s'entendre condamner : 1° à lui payer la somme de 4000 fr. à titre de dommages-intérêts, les premiers pour avoir exécuté, la dernière pour avoir provoqué la destruction d'un noc ou aqueduc et d'un cassis ; 2° à rétablir les lieux dans leur ancien état ;

Vu les conclusions tendantes aux mêmes fins, à la date du 20 novembre 1833 ;

Vu les conclusions prises, le 16 décembre 1833, par le sieur Montmélien ;

Vu les conclusions prises, le 21 décembre 1833, par le sieur Aubert ;

Vu les conclusions prises, le 10 janvier 1834, par la dame Yver de la Brucholleríe ;

Vu les conclusions prises, le 3 mai 1834, par le sieur Bernard-Lavigne ;

Vu les conclusions prises, le 26 mai 1834, par le sieur Aubert ;

Vu le jugement rendu le même jour, 26 mai 1834, par le tribunal civil de l'arrondissement de Saint-Lô ;

Vu les conclusions prises, le 6 juin 1834, par la dame Yver de la Bruchollerie ;

Vu le jugement rendu, le 9 août 1834, par le tribunal civil de l'arrondissement de Saint-Lô, autorisant l'appel en cause du sieur Falaise, maire de la commune de Sainte-Marie-du-Mont ;

Vu l'acte, du 22 août 1834, par lequel le sieur Montmélien appelle en cause le maire de Sainte-Marie-du-Mont ;

Vu les conclusions prises, le 13 septembre 1834, par le maire de Sainte-Marie-du-Mont ;

Vu les conclusions prises, le 6 mars 1835, par le maire de Sainte-Marie-du-Mont ;

Vu les conclusions prises, le 14 mars 1835, par le sieur Montmélien ;

Vu les conclusions prises, le 30 mars 1835, par le sieur Aubert ;

Vu le conclusions prises, le 9 juin 1835, par la dame Yver de la Bruchollerie ;

Vn le jugement rendu, le 10 juin 1835, par lequel le tribunal de Saint-Lô ordonne le rétablissement du noc dans l'Écalegrain ;

Vu les conclusions prises, le 6 janvier 1836, par le sieur Bernard-Lavigne ;

Vu les conclusions prises, le 25 janvier 1836, par le sieur Montmélien ;

Vu les conclusions prises, le 26 janvier 1836, par la dame de la Bruchollerie ;

Vu les conclusions prises, le 21 février 1837, par le sieur Montmélien ;

Vu les conclusions prises, le 27 février 1837, par le maire de Sainte-Marie-du-Mont ;

Vu le jugement rendu, le 27 février 1837, par le tribunal de Saint-Lô ;

Vu les conclusions prises, le 9 mai 1837, par le sieur Falaise;

Vu les conclusions prises, le 23 février 1838, par la dame de la Bruchollerie;

Vu les conclusions prises, le 23 février 1838, par le sieur Montmélien;

Vu le jugement rendu, le 23 février 1838, par le tribunal civil de Saint-Lô;

Vu les conclusions prises, le 12 janvier 1839, par le sieur Falaise;

Vu la requête, du 24 janvier 1839, par laquelle le sieur Bernard-Lavigne demande à être autorisé d'assigner le sieur Le Nepveu;

Vu l'assignation donnée, le 29 juin 1839, par le sieur Bernard-Lavigne au sieur Le Nepveu;

Vu les conclusions prises, le 1er février 1839, par le sieur Bernard-Lavigne;

Vu les conclusions prises, le 4 mai 1839, par le sieur Le Nepveu;

Vu les conclusions prises, le 17 juillet 1839, par le sieur Falaise;

Vu les conclusions prises, le 25 juillet 1839, par le sieur Bernard-Lavigne;

Vu les conclusions prises, le 26 juillet 1839, par le sieur Montmélien;

Vu les conclusions prises, le 23 août 1839, par le sieur Le Nepveu;

Vu les conclusions prises, les 28 août 1839, par le sieur Bernard-Lavigne;

Vu le jugement rendu, le 30 août 1839, par le tribunal de Saint-Lô;

Vu l'appel formé, le 4 janvier 1840, par le sieur Bernard-Lavigne;

Vu les conclusions prises, le 25 mai 1841, par le sieur Bernard-Lavigne, à l'appui de son appel;

Vu le mémoire en déclinatoire adressé, le 30 novembre 1841, par le préfet de la Manche, à notre procureur général près notre cour de Caen;

Vu les conclusions prises, le 16 janvier 1843, par la dame de la Bruchollerie;

Vu l'appel incident formé, le 27 mars 1843, par le sieur Falaise;

Vu les conclusions prises, le 2 mai 1843, par le sieur Montmélien;

Vu les conclusions prises, le 12 mars 1844, par notre procureur général près notre cour de Caen;

Vu les conclusions prises, les 12 et 19 mars 1844, par le sieur Bernard-Lavigne;

Vu l'arrêt, du 25 mars 1844, par lequel notre cour de Caen rejette le déclinatoire proposé par le préfet de la Manche;

Vu l'arrêt, du 22 avril 1844, par lequel notre cour de Caen, sur la communication de l'arrêté conflit susvisé, déclare qu'il sera sursis à la continuation de l'instance judiciaire;

Vu les observations sur l'arrêté de conflit présentées, le 23 mai 1844, par notre procureur général près notre cour de Caen;

Vu les extraits du registre tenu au parquet de notre dit procureur général pour l'exécution des lois et règlements sur les conflits;

Vu les autres pièces jointes au dossier, et notamment les lettres écrites, les 28 mai et 1er juillet 1844, par notre garde des sceaux, au secrétaire général de notre conseil d'état, desquelles il résulte que le dit dossier est parvenu à la chancellerie les 27 mai et 29 juin;

Vu les lois des 12-20 août 1790, 6 octobre 1791, 14 floréal an IX (4 mai 1803); celles des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III et 28 pluviôse an VIII;

Vu les ordonnances royales des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant que, aux termes des lois susvisées, l'autorité administrative est chargée de procurer le libre cours des eaux, et notamment de pourvoir au curage des rivières ; que l'autorité judiciaire ne peut connaître des mesures prises par l'administration dans ce but, et ordonner, même à titre provisoire, le rétablissement des ouvrages dont celle-ci a prescrit la suppression ;

Que si les riverains croient devoir former des réclamations contre les travaux ordonnés, ou se plaignent de dommages, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient, d'après les mêmes lois précitées, d'apprécier ces réclamations ;

Que, dès lors, l'autorité judiciaire était incompétente pour apprécier les demandes formées par le sieur Bernard-Lavigne contre le sieur Falaise, maire de la commune de Sainte-Marie-du-Mont, les sieurs Aubert, Montmélien, Le Nepveu et la dame Yver de la Bruchollerie en ce qui se rapportait : 1° au rétablissement du noc et du cassis établis dans l'Écalegrain, et que le maire de Sainte-Marie-du-Mont avait fait supprimer pour le curage de cette rivière ; 2° aux indemnités réclamées pour la suppression de ces ouvrages ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de la Manche, le 18 avril 1844, est confirmé, en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative la connaissance des questions relatives : 1° au rétablissement du noc et du cassis établis dans l'Écalegrain ; 2° aux indemnités demandées pour la suppression de ces ouvrages.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 20 novembre 1843, les jugements rendus par le tribunal civil de Saint-Lô, les 26 mai 1834, 9 août 1834, 30 mars et 10 juin 1835, 27 février 1837,

23 février 1838 et 30 août 1839, l'acte d'appel du 4 janvier 1840, et l'arrêt de notre cour de Caen du 25 mars 1844, en ce qu'ils ont de contraire à la présente ordonnance.

(N° 544.)

[28 août 1844.]

Cours d'eau non navigables. — (Commune de Volognat.) — *Police des eaux; décision ministérielle. — Les mesures prescrites par le préfet et approuvées par le ministre pour faciliter, dans un intérêt public, l'écoulement des eaux d'un torrent, sont des actes d'administration qui ne peuvent être déférés au roi par la voie contentieuse* (*).

La décision attaquée, en autorisant le sieur Maissiat, riverain du torrent, à conserver un ouvrage le long de sa propriété, sous la réserve des droits des tiers, acceptait comme condition l'offre que ce riverain avait faite de reconstruire un pont qui paraissait la cause principale des inondations.

Louis-Philippe, etc.

Vu les lois des 12-20 août 1790, 28 septembre-6 octobre 1791;

Considérant que les mesures prescrites par le préfet de l'Ain, et approuvées par notre ministre de l'intérieur, pour faciliter, dans un intérêt public, l'écoulement des eaux du torrent qui traverse la commune de Volognat, constituent des actes d'administration qui ne peuvent nous être déférés par la voie contentieuse;

Art. 1er. La requête de la commune de Volognat est rejetée.

2. La commune de Volognat est condamnée aux dépens.

(*) Ordonnance du 15 avril 1843. *Voir* Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. III, page 200.

(N° 545.)

[28 août 1844.]

Indemnités. — Cours d'eau non navigables. — (Sr de Chavaille c. la commune de Mérignac). — *Dommages ; usines ; conflit. — L'exhaussement des eaux d'un moulin, résultant des travaux de construction d'un pont, constitue un simple dommage et non une expropriation. — Dès lors, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur les demandes d'indemnités formées contre l'administration.*

Le sieur de Chavaille est propriétaire d'un domaine appelé le Château-du-Parc, situé dans la commune de Mérignac (Gironde). Ce domaine, traversé par un double cours d'eau qui alimente un moulin placé à son extrémité, est bordé par le chemin vicinal. Au delà du chemin et en aval se trouve la propriété du sieur Baour. Il était allégué, au nom du sieur de Chavaille, que dans les années 1815 et 1818, l'auteur du sieur Baour ayant indûment construit deux écluses sur son terrain, les eaux entravées dans leur cours ralentirent la marche du moulin du sieur de Chavaille, et finirent même par refluer sur la voie publique par suite de l'exhaussement successif du lit du ruisseau. De là, de graves dommages, l'interception des communications, et enfin la destruction d'un pont élevé sur le chemin.

Au mois de juillet 1842, la commune de Mérignac fit construire un nouveau pont.

Le radier du nouveau pont aurait été construit, au dire du sieur de Chavaille, sur le surexhaussement du lit du ruisseau, d'où il serait résulté pour lui de plus grands dommages, puisque la chute de son moulin en aurait été encore diminuée et ses propriétés inondées.

En conséquence, par mémoire adressé au préfet le 22 mars 1842, il demanda l'autorisation d'appeler en justice la commune de Mérignac pour obtenir contre elle l'abaissement du radier du pont, et, conjointement avec le sieur Baour, des dommages et intérêts pour le tort à lui fait.

Le conseil de préfecture ayant autorisé la commune, mais seulement à l'effet d'élever l'exception d'incompétence, le tribunal de Bordeaux, par jugement du 9 août 1843, se déclara incompétent sur le premier chef, et retint la cause sur le second chef, relatif à la demande d'indemnité contre la commune et le sieur Baour.

Le 30 novembre 1843, appel par la commune du jugement du tribunal.

Devant la cour royale de Bordeaux, le préfet proposa le déclinatoire fondé sur la nature des dommages résultant de travaux publics et laissés par les lois à l'appréciation de l'autorité administrative, sans qu'il y ait lieu à distinguer entre les dommages temporaires ou permanents. Le mémoire du préfet citait les ordonnances sur la matière, en faisant observer que les lois des 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841, n'ont distrait de la juridiction administrative établie par les lois des 11 septembre 1790, 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, que les seuls cas de dépossession par expropriation.

Contrairement aux conclusions du procureur général, la cour royale de Bordeaux, par arrêt du 8 mai 1844, a déclaré retenir la cause pour l'appréciation de l'indemnité réclamée par le sieur de Chavaille.

Le 21 mai 1844, le préfet a élevé le conflit dans les termes suivants :

« Vu la loi des 17 juillet—8 août 1790 ;

» La loi du 24 août 1790 ;

» Le décret du 26 octobre 1793 ;

» Le décret du 16 fructidor an III ;

» La loi du 28 pluviôse an VIII ;

» La loi du 16 septembre 1807 ;

» Considérant, en fait, que la commune de Mérignac a fait construire un pont sur le chemin vicinal de Pessac pour la conservation des communications interceptées par les eaux ;

» Que les plans et devis ont été approuvés par le préfet, ainsi que l'adjudication ;

» Que les travaux dont il s'agit ont pour objet l'utilité publique ;

» Qu'ils doivent, par conséquent, être rangés dans la classe des travaux publics ;

» Que ce caractère leur a, au reste, été reconnu par le jugement du tribunal civil du 9 août 1843 ;

Considérant que l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII porte que *le conseil de préfecture prononcera sur les réclamations des particuliers qui se plaindraient de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs et non du fait de l'administration ;*

» Qu'il est consacré par la jurisprudence constante du conseil d'état que si la loi du 28 pluviôse an VIII a attribué à la juridiction administrative la connaissance des dommages provenant du fait des entrepreneurs, cette juridiction est, à plus forte raison, seule compétente lorsque l'administration elle-même est en cause comme auteur des dommages prétendus ;

» Considérant que la loi du 8 mars 1810, rappelée dans l'arrêt de la cour royale, a été abrogée et remplacée par celles du 7 juillet 1833 et du 3 mai 1841 ;

» Que ces lois règlent uniquement la matière des expropriations pour cause d'utilité publique, en attribuant à un jury spécial et non aux tribunaux la fixation des indemnités ;

» Que nulle de leurs dispositions n'assimile à l'occupation susceptible de donner lieu à l'expropriation des dommages qualifiés de permanents ;

» Que divers arrêts du conseil d'état et notamment ceux des 6 juin 1830, 14 août 1839, 25 avril 1842 et 12 janvier 1844 ont explicitement repoussé toutes distinctions entre les dommages temporaires et les dommages permanents;

» Que c'est donc uniquement devant la juridiction administrative que peuvent être régulièrement portées les demandes pour dommages résultant de travaux publics;

» Arrête :

» Le conflit d'attributions est élevé à l'encontre de l'arrêt rendu par la cour royale de Bordeaux, le 8 mai 1844, à l'effet de faire renvoyer devant l'autorité compétente l'action en dommages-intérêts formée par le sieur de Chavaille contre la commune de Mérignac. »

Postérieurement à cet arrêté, un mémoire a été produit au nom du sieur de Chavaille, accompagné de titres de propriété constatant l'existence ancienne du moulin et de procès verbaux relatifs, tant aux travaux faits sur la propriété du sieur Baour, et aux travaux du nouveau pont, qu'aux dommages qui en sont résultés.

Le mémoire discutait non-seulement la validité de l'arrêté de conflit pris en lui-même, mais dans les rapports indirects qu'il pouvait avoir avec l'instance engagée entre le sieur de Chavaille et le sieur Baour, et exprimait la crainte qu'il ne profitât à ce dernier, s'il était confirmé purement et simplement. Quant à la validité même de l'arrêté de conflit, le mémoire s'attachait à démontrer que la diminution de force motrice d'une usine constitue une véritable expropriation qui rentre sous l'application des lois de 1810, de 1833 et de 1841, et il citait trois ordonnances récentes du conseil d'état (4 juillet 1840, 22 mars 1841 et 16 mars 1842) qui semblent avoir implicitement reconnu cette doctrine. L'ordonnance du 17 mai dernier (*voir* ci-dessus, p. 311) ne serait, selon lui, applicable qu'aux usines établies sur cours d'eau navigables, en faveur desquelles il ne peut jamais y avoir eu aliénation complète de l'eau d'une rivière. Il en est autrement des cours d'eau non navigables. L'usage des eaux est susceptible d'une possession transitoire et de passage. La dépossession d'un volume d'eau quelconque ou le changement de son régime, et par suite l'inactivité d'une usine forment une expropriation véritable qui donne lieu à une indemnité, dont le règlement doit être laissé à la décision des tribunaux, conformément aux lois sur l'expropriation.

Le mémoire concluait : 1° à l'annulation de l'arrêté de conflit, en ce qui concerne la demande du sieur de Chavaille contre le sieur Baour, si l'arrêté devait profiter à ce dernier; 2° à l'annulation, en ce qui concerne les dommages réclamés contre la commune de Mérignac.

Le conseil d'état a confirmé le conflit par une décision rendue sur le rapport de M. Raulin, maître des requêtes, et ainsi conçue.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté de conflit pris, le 21 mai 1844, par le préfet de la Gironde, dans une instance pendante devant la cour royale de Bordeaux, entre la commune de Mérignac et le

sieur de Chavaille; le dit arrêté ayant pour objet de revendiquer pour l'autorité administrative la connaissance du litige;

Vu le mémoire adressé, le 22 mars 1842, au préfet et aux membres du conseil de préfecture de la Gironde, par le sieur de Chavaille, pour obtenir l'autorisation d'intenter une action contre la commune de Mérignac, à l'effet de se voir condamner : 1° à abaisser le radier d'un pont élevé sur le chemin vicinal qui borde la propriété du sieur de Chavaille; 2° à lui payer des dommages-intérêts pour les dommages causés par la construction du dit pont, au moulin et aux propriétés du dit sieur de Chavaille;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture, du 17 juin 1843, autorisant la commune à ester en justice, mais à l'effet seulement d'élever l'exception d'incompétence;

Vu l'exploit du 10 juin 1843;

Vu le jugement du tribunal de première instance de Bordeaux, du 9 août 1843, qui, dans la double instance engagée devant lui par le sieur de Chavaille, tant contre la commune de Mérignac que contre le sieur Baour, se déclare incompétent sur le premier chef de la demande dirigée contre la commune et déclare retenir la cause sur le second chef relatif au règlement des dommages-intérêts;

Vu l'acte d'appel contre le jugement formé par la commune de Mérignac, le 30 novembre 1843;

Vu le mémoire en déclinatoire proposé par le préfet de la Gironde à la cour royale de Bordeaux, le 25 mars 1844;

Vu les conclusions de notre procureur général près la dite cour, tendantes à ce qu'elle se déclare incompétente;

Vu l'arrêt de la cour, en date du 8 mai 1844, par lequel elle se reconnaît valablement saisie et déclare retenir la cause;

Vu l'arrêt du 4 juillet 1844, rendu en suite de l'arrêté de conflit, par lequel la cour surseoit à toute procédure;

Vu la lettre de notre procureur général, du 24 juillet

1844, et l'extrait du registre du greffe, desquels il résulte que toutes les formalités prescrites par l'ordonnance royale du 1er juin 1828 ont été remplies;

Vu la lettre de notre garde des sceaux, du 26 juillet 1844, constatant que les pièces de l'affaire, parvenues à la chancellerie le 26 juillet 1844, ont été par lui transmises le même jour au secrétariat général de notre conseil d'état;

Vu un mémoire produit au nom du sieur de Chavaille, et enregistré au secrétariat général du dit conseil, le 30 juillet 1844;

Vu les titres et procès-verbaux joints au dit mémoire, ensemble toutes les pièces de l'affaire;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï Me Caqueray, avocat du sieur de Chavaille;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le sieur de Chavaille ne se plaint d'aucune expropriation totale ou partielle; qu'il allègue seulement les dommages que lui causerait l'exhaussement des eaux de son moulin, dommages résultant des travaux de construction du pont élevé par la commune de Mérignac sur le chemin de Mérignac à Pessac;

Qu'aux termes des lois ci-dessus visées, c'est à l'administration seule qu'il appartient de statuer sur cette demande;

Art. 1er. L'arrêté de conflit, en date du 21 mai 1844, pris par le préfet de la Gironde, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus, l'exploit introductif d'instance du 10 juin 1843, le jugement du tribunal de première instance de Bordeaux, du 9 août 1843, dans celle de ses dispositions par laquelle il se déclare compétent pour statuer sur la demande en indemnité dirigée par le sieur de Chavaille contre la commune de Mérignac, et l'arrêt de notre cour royale de Bordeaux, du 8 mai 1844.

(N° 546.)

[31 août 1844.]

Établissement d'un pont suspendu sur la Saône, à Lyon (Rhône), *au port Mouton, entre les faubourgs de Vaise et de Serin.*

1° ORDONNANCE DU ROI ET TARIF (19 juin 1844).

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Il sera procédé, par voie de publicité et de concurrence, à l'adjudication des travaux d'établissement d'un pont suspendu sur la Saône à Lyon, en face du port Mouton, entre les faubourgs de Vaise et de Serin, conformément au cahier des charges ci-annexé.

L'adjudication sera passée au rabais de la durée d'un péage, dont la perception aura lieu au profit de l'adjudicataire, suivant le tarif ci-après fixé. Le maximum de la durée du péage concédé sera déterminé par l'administration dans un billet cacheté, qui ne sera ouvert qu'après le dépôt des soumissions.

2. Le tarif des droits de péage est fixé ainsi qu'il suit :

	c.
Pour une personne à pied, en âge de marcher.	2 1/2
Pour chaque cheval, mulet ou âne portant à bât, soit lait, soit hortolage, avec son conducteur.	5
Pour chaque cheval de selle, avec son conducteur	7 1/2
Pour un cheval, bœuf, âne ou mulet, attelé à une voiture à 2 roues non suspendue, chargée ou non, conducteur compris.	12 1/2
Pour chacun des chevaux, bœufs, ânes ou mulets attelés en sus.	5
Pour un cheval, bœuf ou mulet attelé à une voiture à 4 roues, non suspendue, chargée ou non, conducteur compris.	15
Pour chacun des chevaux, bœufs, ânes ou mulets attelés en sus.	5
Pour une voiture suspendue à 2 roues, attelée d'un cheval, conducteur compris.	17 1/2
La même à 4 roues, attelée d'un cheval, conducteur compris. .	20
Pour chaque cheval en sus.	5

Les personnes placées dans les voitures payeront séparément comme une personne à pied.

Pour une carriole à bras, brouette, chargée ou non, avec son conducteur.	c 5
Pour chaque veau, porc, chèvre, mouton, non compris le conducteur.	2
Pour chaque bœuf ou vache, cheval non attelé, non compris le conducteur.	30

Sont exempts du droit de péage (*outre les exemptions d'usage*) :

Les maires de Lyon, de la Croix-Rousse et de Vaise ; les juges de paix et leurs greffiers ; les commissaires de police ainsi que leurs agents dans l'exercice de leurs fonctions.

Les élèves du collége royal, de l'école vétérinaire, des séminaires de Lyon et des écoles primaires de la Croix-Rousse et de Vaise, marchant réunis et conduits par leurs maîtres.

Les voitures et chevaux employés au service du nettoiement des villes de Lyon, de la Croix-Rousse et Vaise, du curage des fosses d'aisances, du transport des gravois et décombres pour le service de la voirie et des promenades publiques ; les conducteurs de ces mêmes voitures.

3. L'adjudication sera soumise à l'approbation du ministre secrétaire d'état des travaux publics.

2° CAHIER DES CHARGES.

Clauses ordinaires et communes aux ponts suspendus :

Voir *le cahier des charges du pont de Pascau, Lois et Ordonnances*, 2ᵉ série, t. I, 1841 (nº 68, page 327).

Variantes et clauses locales.

Extrait de l'art. 1ᵉʳ. Durée des travaux. . . . . deux ans.

Le pont sera formé de deux ou trois travées. Dans ce dernier cas, la travée du milieu présentera, entre les faces intérieures des deux piles, un débouché de. 70ᵐ.00

Largeur du débouché des eaux entre le nu des culées. 116ᵐ.00

Largeur du pont entre les faces extérieures des garde-corps = 6ᵐ.10 ; savoir :	Voie charretière. . .	4ᵐ.60
	Deux trottoirs. . . .	1ᵐ.50
Élévation de la surface inférieure du tablier, au-dessus du niveau de l'étiage.	Au milieu du pont.	9ᵐ.50
	Vers les culées. . .	7ᵐ.76

Pente du tablier, par mètre. 0ᵐ.03

Suite de l'art. 1ᵉʳ. Le pont sera établi perpendiculairement au cours de la rivière, de manière que son axe prolonge celui de la rue Saint-Pierre, qui monte à la mairie de Vaise. A cet effet, une percée sera ouverte sur 10 mètres de largeur, à travers la maison Wagner : la même largeur sera réservée aux abords du pont.

L'étiage est repéré au niveau des eaux correspondant au zéro de l'échelle du pont de Serin.

Le milieu de la culée droite du pont sera placé à 25ᵐ.50 en avant du mur qui borde la rivière dans la maison Wagner, ou mieux à 59ᵐ.25 de

l'angle de cette même maison placée à la rencontre de la rue du Mouton et de celle de Vaise.

Les maçonneries apparentes des culées et des amarres ne feront aucune saillie sur le quai de la rive gauche, en dedans de l'arête qui en couronne les perrés; elles laisseront même une largeur de 12 mètres environ au quai suivant l'axe du pont.

Les dispositions de ces maçonneries seront symétriques sur les deux rives.

Le remblai qui prolongera l'axe du pont du côté du quai de Serin pourra avoir $0^m.04$ de pente; il n'en aura que $0^m.02$ suivant la levée, du côté de Vaise. Quant au quai même, il sera raccordé avec l'avenue du pont suivant des pentes de $0^m.03$ seulement.

Les remblais sur le quai de Serin, la levée de Vaise et la percée Wagner seront pavés sur toute leur surface.

Les talus de la levée, sur la rive de Vaise, s'arrondiront en cône à l'amont comme à l'aval, de manière à se raccorder par leur base avec le parement vu de la culée du côté de la rivière.

Ces talus et leurs quarts de cône seront défendus dans toute leur hauteur par des perrés prolongés jusqu'à la berge au pied du mur de clôture de la maison Wagner, solidement fondés et garnis d'enrochements à leur pied; l'accès au port par la rue du Mouton sera maintenu aussi facile et aussi large qu'il est aujourd'hui.

On ménagera sous la travée de rive gauche, un chemin de halage de 4 mètres de largeur, se raccordant avec la chaussée du quai, au moyen de rampes qui n'auront pas plus de $0^m.10$ d'inclinaison par mètre. Les talus de ces rampes vers la rivière, comme ceux de la berge à laquelle elles seront attachées, seront revêtus en perrés à la manière de ce qui a été prescrit pour la levée du côté de Vaise.

L'emplacement indiqué pour les divers ouvrages de la rive gauche, devant faire disparaître un chemin d'abreuvoir qui existe aujourd'hui, ce chemin sera repoussé vers l'aval et reconstruit suivant les proportions de pente et de largeur qu'il possède en ce moment, en le raccordant avec le palier qui reliera le chemin de halage avec la chaussée de la route de ce côté.

L'éclairage du pont devant être à la charge de l'adjudicataire pendant toute la durée de la concession, il établira tous les conduits et embranchements nécessaires, pour avoir deux becs de gaz sur chaque pile et sur chaque culée.

Tout l'appareil d'éclairage appartiendra à l'administration comme le pont même à la fin de la concession.

Les parements vus des culées, piles et massifs de support du pont seront exclusivement en pierre de taille de Villebois, soigneusement taillée.

Art. 2, conforme à l'art. 2 du pont de Pascau.

Art. 3, conforme à l'art. 3 du pont de Pascau, sauf l'addition suivante:

Si le pont se compose de plusieurs travées, chaque travée sera soumise séparément à l'épreuve ci-dessus indiquée, soit que l'adjudicataire accepte immédiatement l'épreuve entière, soit qu'il réclame provisoirement une demi-épreuve.

Art. 4, *conforme à l'art.* 4 *du pont de Pascau.*

Art. 5, *conforme aux trois premiers paragraphes de l'art.* 5 *du pont de Pascau.*

Art. 6, *conforme aux deux premiers paragraphes de l'art.* 6 *du pont de Pascau.*

Art. 7, *conforme à l'art.* 7 *du pont de Pascau.*

Art. 8, *conforme aux paragraphes* 1, 6, 7, 8 *et* 9 *de l'art.* 8 *du pont de Pascau.*

Art. 9, *conforme à l'art.* 9 *du pont de Pascau.*

Art. 10, *conforme à l'art.* 10 *du pont de Pascau, sauf la variante suivante :*

Montant du cautionnement. . . . . 12 000 fr

Articles 11 *et* 12, *conformes aux articles* 11 *et* 12 *du pont de Pascau.*

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée, le 16 août 1844, par le préfet du Rhône, au sieur Ballefin (Vincent), moyennant la concession des droits à percevoir sur le pont pendant 27 ans 11 mois et 20 jours.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre le 31 août 1844.

(N° 547.)

[3 septembre 1844.]

Indemnités.—(Moulins de Pontivy).—*Usines; chômage; titre.*—*En cas de demande en indemnité pour chômage ou suppression d'usine, il doit être d'abord examiné si l'établissement est légal, ou si le titre qui le constitue ne soumet pas le propriétaire à le voir démolir sans indemnité si l'utilité publique le requiert* (*).

Pendant les années 1836 et 1837, des curements assez considérables et la construction d'ouvrages assez importants ont été effectués sur le

(*) Ordonnances des 14 janvier, 22 mars et 26 novembre 1841, 7 janvier et 6 septembre 1842, 4 mai 1843, Annales, *Lois et Ordonnances*, 2e série, t. I, pages 97, 184, 430; t. II, pages 105, 455; t. III, page 229. *Voir* ci-dessous, page 579.

Blavet, en aval des moulins de Pontivy. Pour faciliter les travaux, on ouvrait pendant la nuit, et l'on fermait le matin, les pertuis des déversoirs situés en amont des moulins. Par ce moyen, tandis que les biefs supérieurs se remplissaient, les eaux des biefs inférieurs s'écoulaient presque entièrement.

Les propriétaires des moulins adressèrent au conseil de préfecture du Morbihan, une réclamation tendante :

1° A obtenir, pour eux-mêmes, une indemnité de 32 000 fr. à raison de la dépréciation que les travaux avaient fait subir à leurs usines, notamment en les privant d'une partie de leur force motrice, devenue nécessaire au service de la navigation.

2° A obtenir, pour leurs fermiers, une indemnité, à raison des chômages occasionnés par la manœuvre des pertuis.

Le conseil de préfecture, par arrêté du 20 novembre 1840, a reconnu qu'une indemnité était due aux fermiers, et a ordonné une information pour en déterminer le montant.

Le ministre a attaqué cette décision au conseil d'état, en se fondant principalement sur les ordonnances des 14 décembre 1836 et 5 décembre 1837, lesquelles décident qu'aucune loi n'impose à l'état l'obligation d'indemniser les riverains pour les dommages indirects causés par des travaux d'intérêt public.

Le conseil d'état a annulé, en effet, l'arrêté attaqué, mais par un autre motif, savoir : que le conseil de préfecture aurait dû examiner la légalité de l'établissement des moulins dont il s'agit, avant de s'occuper de l'évaluation des indemnités réclamées.

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport de notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 26 décembre 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du Morbihan, du 20 novembre 1840, qui, sur la réclamation des propriétaires de Pontivy, a ordonné, avant faire droit, qu'il sera informé tant par titres que par témoins et toutes autres voies légales sur les dommages qui ont pu être causés aux dits moulins par les manœuvres d'eau et les travaux du canal de Nantes à Brest, dans le courant des années 1836, 1837 et 1838;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu les réclamations et mémoire des sieurs Legogal-Toulgoët et Carel, au nom et comme représentant, le premier, madame la comtesse Dordelin, propriétaire des vieux moulins, et le second, le marquis de Saint-Pierre,

propriétaire du moulin neuf; les dites réclamations et mémoire, en date des 13 septembre 1838 et 29 mars 1839, enregistrés au secrétariat général de notre conseil d'état, le 20 juillet 1841 ;

Vu les rapports des ingénieurs en date des 12 mars 1839 et 23 mai 1840, et le plan y annexé, les dits rapports et plan enregistrés comme dessus, le 20 juillet 1841 ;

Vu la lettre du préfet du Morbihan, en date du 11 mars 1841, de laquelle il résulte que le rapport de notre ministre des travaux publics susvisé a été notifié régulièrement aux procurateurs des propriétaires des moulins de Pontivy, la dite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 15 mars 1841 ;

Vu ensemble les autres pièces jointes au dossier ;

Vu l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 (art. 48) ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'aux termes des lois de la matière, et notamment de l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807, en cas de demande en indemnité pour chômage ou suppression d'usine, il doit être d'abord examiné si l'établissement est légal, ou si le titre qui le constitue ne soumet pas le propriétaire à le voir démolir sans indemnité, si l'utilité publique le requiert; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du Morbihan a, sans examiner préalablement la légalité de l'établissement des moulins dont il s'agit, ordonné une expertise contradictoire à l'effet d'apprécier les dommages qu'ont pu éprouver les dits moulins par suite des manœuvres des eaux du Blavet en 1836, 1837 et 1838 ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du Morbihan, du 20 novembre 1840, est annulé.

2. Les réclamants dénommés au dit arrêté sont renvoyés devant le même conseil pour y faire procéder à l'examen prescrit par l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807.

(N° 548.)

[3 septembre 1844.]

Indemnités. — *Rivières navigables.* — (Moulin de Thoré.) — *Suppression d'usine ; appréciation du titre ; compétence.* — *En cas de suppression d'usine située sur une rivière navigable, c'est au conseil de préfecture et non aux tribunaux qu'il appartient de procéder à l'examen des titres constitutifs de l'existence légale de cette usine* (*).

La suppression du moulin de Thoré sur le Cher, commune de Civray (Indre-et Loire), nécessitée par l'exécution des travaux de perfectionnement de la navigation de cette rivière, a donné lieu, en 1840, à l'examen des titres produits par le sieur Radault, propriétaire de ce moulin, afin de reconnaître si le titre d'établissement de l'usine était de nature à conférer à son possesseur des droits à une indemnité.

Par une décision en date du 16 janvier 1841, le ministre a déclaré que, d'après la teneur des titres produits, l'usinier était sans droit à réclamer une indemnité.

Le sieur Radault s'étant pourvu devant le conseil d'état contre cette décision, sa requête a été rejetée par ordonnance du 17 février 1843 (2e série, t. III, p. 109), par le motif que la décision ministérielle dont était appel ne faisait pas obstacle à ce que le sieur Radault portât, s'il s'y croyait fondé, sa demande devant l'autorité compétente.

En conséquence, ce propriétaire s'est pourvu devant le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire, à l'effet de faire déclarer ses droits à une indemnité, et de faire procéder au réglement de cette indemnité.

Le conseil de préfecture considérant :

» Qu'il y a dissidence entre l'administration et la partie intéressée sur la reconnaissance des droits de cette dernière à l'indemnité qu'elle réclame *au titre contesté* de propriétaire incommutable du moulin de Thoré ;

» Que les conseils de préfecture sont purement et simplement char-

---

(*) *Voir* l'ordonnance précédente, page 576.

gés de la liquidation ou règlement des indemnités réclamées par les propriétaires dont les titres ne sont pas contestés, mais qu'il ne leur appartient pas de connaître des questions de propriété qui ne résultent pas de ventes dites nationales, ou opérées en vertu des lois des 5 novembre 1790 et 8 avril 1792;

» Que ce principe est reconnu par les ordonnances du 19 mai 1835 (affaire Miramont), 19 mars 1840 (affaire Conqueret), et par la jurisprudence du conseil d'état; »

A renvoyé le sieur Radault à faire statuer par le tribunal compétent sur la question de propriété qui lui était opposée par l'administration.

Le ministre a déféré cet arrêté à la censure du conseil d'état.

« Il est de principe en la matière, a-t-il dit, qu'à l'autorité administrative seule appartient, soit d'apprécier les titres et l'état de possession dont excipent les détenteurs d'usines situées sur les rivières navigables et flottables (arrêts des 17 mai 1837, 27 mars 1839), soit de fixer, le cas échéant, le montant des indemnités auxquelles peut donner lieu la suppression des dites usines (arrêt du 26 décembre 1840, affaire Cru). Le conseil d'état, en renvoyant, par son arrêt du 17 février 1843, le sieur Radault à porter, s'il s'y croyait fondé, sa demande d'indemnité devant l'*autorité compétente*, n'a pu, dès lors, entendre parler d'une autorité autre que le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire. Ce dernier conseil, en renvoyant à son tour le sieur Radault à faire statuer par le *tribunal compétent* sur la question de propriété qui lui est opposée par l'administration, a donc méconnu ses pouvoirs et mal interprété l'arrêt précité du 17 février 1843. »

Ces principes ont été consacrés par l'ordonnance suivante :

Louis-Philippe, etc.

Vu le recours à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit recours enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 13 avril 1844, et par lequel il conclut à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département d'Indre-et-Loire, en date 25 août 1843, qui renvoie le sieur Radault et l'administration devant le tribunal compétent pour statuer sur les difficultés que fait naître la propriété du moulin de Thoré;

Le dit recours communiqué au sieur Radault, ainsi qu'il résulte d'une lettre du préfet du département d'Indre-et-Loire, en date du 8 mai 1844, enregistrée au conseil d'état, le 10 mai 1844, le sieur Radault n'ayant pas répondu à cette communication dans les délais du règlement;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les pièces produites;

Vu les lois des 20 août 1790, 6 octobre 1791, l'arrêté du 19 ventôse an VI et la loi du 16 septembre 1807;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes des lois sur la matière et notamment de l'art. 48 de la loi du 16 septembre 1807, en cas de demande en indemnité pour chômage ou suppression d'une usine, il doit d'abord être examiné si l'établissement de cette usine est légal ou si le titre qui la constitue ne soumet pas le propriétaire à la voir démolir sans indemnité, lorsque l'autorité publique le requiert; et qu'ainsi c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a refusé de faire cet examen et a renvoyé le sieur Radault et l'administration devant le tribunal compétent pour statuer sur les questions de propriété;

Art. 1er. L'arrêté susvisé est annulé.

2. Le sieur Radault est renvoyé pardevant le dit conseil de préfecture du département d'Indre-et-Loire, pour y faire procéder, contradictoirement avec notre ministre des travaux publics, à l'examen des titres sur lesquels il fonde l'existence légale de son usine.

(N° 549.)

[3 septembre 1844.]

Indemnités. — (Sr Martin.) — *Dommages directs et matériels. — Entrepreneur; responsabilité. — Décidé que les dégâts occasionnés à une propriété lors de la crue d'un cours d'eau, provenaient des travaux exécutés par l'administration pour la reconstruction d'un pont et constituaient un dommage direct et matériel dont le*

propriétaire devait être indemnisé (*). — Décidé que l'indemnité devait être supportée par l'état et non par l'entrepreneur, attendu que ce dernier s'était conformé aux ordres des ingénieurs et que, d'ailleurs, la construction du pont ne faisait point partie de son entreprise.

Dans la nuit du 10 au 11 novembre 1836, les eaux de l'Hyrome, grossies par un orage, ont détruit plusieurs bâtiments situés dans la commune de Saint-Pierre de Chemillé, et appartenant au sieur Martin. Ce propriétaire a imputé le sinistre à l'imprévoyance qu'aurait montrée l'administration :

En reconstruisant avec un débouché insuffisant le vieux pont en bois sur lequel la route royale n° 161, d'Angers aux Sables, traversait la rivière d'Hyrome ;

En laissant subsister, contre les règles de la prudence, l'appareil de charpente qui avait servi au cintrement du nouveau pont.

Le sieur Martin a assigné devant le conseil de préfecture de Maine-et-Loire l'administration des ponts et chaussées et l'entrepreneur Deschamps, et il a demandé qu'ils fussent condamnés à lui payer une somme de 15 000 fr. représentant l'importance du préjudice que lui aurait fait éprouver la destruction de ses bâtiments et la perte d'une grande partie de son mobilier.

Le conseil de préfecture a reconnu qu'il n'y avait eu imprévoyance, ni de la part de l'administration, ni de celle de l'entrepreneur ; et, par arrêté du 8 février 1840, il a débouté le sieur Martin de sa demande. Ce dernier s'est pourvu au conseil d'état contre la décision du conseil de préfecture.

Le ministre a présenté contre ce pourvoi des observations dont voici le texte :

« C'est une question assurément fort délicate que de déterminer en l'absence d'observations précises et suivies durant un laps de temps assez long, la hauteur que peuvent, dans certaines circonstances, et sous l'influence de causes diverses, atteindre les eaux d'une rivière. Ces observations manquaient lorsque l'administration s'est trouvée dans la nécessité de reconstruire le pont de l'Hyrome. Les ingénieurs ont cherché à y suppléer en recueillant les renseignements que l'expérience de la localité pouvait leur fournir sur le régime et les habitudes de la rivière. D'après ces données, nécessairement fort vagues, ils ont pensé qu'il suffirait d'assigner aux deux arches en pierre du nouveau pont de Saint-

(*) *Voir* pour la distinction entre les dommages donnant ou non ouverture à indemnité les décisions citées au mot *Indemnités* (1) à (14) de la Table décennale et les ordonnances des 30 juin et 17 août 1841, 25 avril et 30 décembre 1842, 20 janvier 1843, 15 mars et 12 avril 1844, 2ᵉ série, t. I, pages 274, 362 ; t. II, page 204 ; t. III, pages 47, 71, 83 ; t. IV, pages 235 et 250.

Pierre, un débouché à peu près équivalent à celui du pont de Berge, pont fort ancien situé à une petite distance en amont. Le nouveau pont de Saint-Pierre a donc été composé de deux arches ayant chacune 5 mètres de largeur sur 2m.50 de hauteur sous clef. Le ponceau édifié en même temps sur la dérivation de l'Hyrome appelée le canal Cesbron, a reçu une ouverture de 1m.50. Ces dispositions avaient paru devoir donner toute sécurité, la section du ponceau suffisant à elle seule pour l'écoulement de toute l'eau de la rivière pendant plus des quatre cinquièmes de l'année.

« Les prévisions des ingénieurs ont été trompées par l'événement : un orage terrible a éclaté, et le nouveau pont, encore garni de ses cintres, obstrué d'ailleurs par des troncs d'arbres déracinés et par d'autres corps flottants, s'est trouvé tout à fait insuffisant. Les eaux, retenues et amoncelées devant l'obstacle qu'elles rencontraient, se sont élevées au-dessus des remblais de la route, et sont retombées ensuite sur les bâtiments du sieur Martin avec une vitesse et une puissance irrésistibles. Il y a là un malheur à déplorer, et je partage sincèrement l'intérêt qui s'attache à la fâcheuse position du requérant. Mais les ingénieurs des ponts et chaussées avaient fait des dispositions que la prudence pouvait avouer, et on ne saurait leur imputer les conséquences d'une erreur qu'il était si difficile d'éviter. Prévoir toutes les perturbations que peut subir le régime d'une rivière, c'est, je le répète, un problème qu'il n'est pas toujours donné de résoudre. Il est certain, d'ailleurs, que la crue dont le sieur Martin a été victime était une crue tout à fait extraordinaire, un véritable événement de force majeure. Malgré les assertions contraires d'habitants de la commune, les eaux de l'Hyrome ont dû bien rarement s'élever à une hauteur aussi grande que celle qu'elles ont atteinte dans la nuit du 10 au 11 novembre 1836. Je me réfère à cet égard aux détails contenus dans le rapport de l'ingénieur en chef du 25 juillet 1841. On verra que les effets désastreux de l'inondation ne se sont pas fait sentir uniquement dans la commune de Saint-Pierre, qu'ils se sont étendus à toute une contrée, et que, sur une autre route, un mince cours d'eau changé en torrent a emporté avec leurs levées deux ponceaux qui, jusque là, avaient largement suffi à leur destination.

« Quant à la présence des cintres sous les arches, elle était assurément regrettable au milieu de pareilles circonstances : mais ces cintres étaient indispensables pour la construction du pont, et, après la construction, ils étaient encore indispensables pour maintenir et consolider les maçonneries. L'exécution des têtes du pont, confiée à l'entrepreneur Deschamps, n'a été terminée que vers la fin d'août 1836, et c'est moins de trois mois après qu'a eu lieu le sinistre. Le rapprochement de ces dates démontre qu'on n'a point laissé subsister l'appareil des cintres au delà du temps nécessaire ; et d'ailleurs l'ingénieur en chef déclare que, même avec ses cintres, le pont pouvait suffire et a en effet suffi plusieurs fois à l'écoulement des grandes eaux ordinaires.

En résumé, les ingénieurs ont été trompés par des données inexactes ; mais ils n'ont pas mérité le reproche, ni d'imprévoyance, ni d'incurie, et le malheur éprouvé par le sieur Martin ne peut créer pour l'administration aucune responsabilité. L'administration a fait ce qu'elle devait

faire, lorsque, éclairée par un événement qu'il était impossible de prévoir, elle a autorisé la construction d'une troisième arche au pont de Saint-Pierre, et ouvert aux eaux un débouché supplémentaire qui pût prévenir le retour de pareils sinistres.

» Quant à l'entrepreneur Deschamps, il est juste de reconnaître que, lors même que cette prétendue responsabilité qu'on veut faire peser sur l'administration serait admise, il ne devrait y participer en aucune manière. Cet entrepreneur s'est en effet conformé exactement aux ordres des ingénieurs, et d'ailleurs, comme lui-même l'expose dans sa défense, la construction des arches du pont, la pose et le déplacement des cintres ne faisaient point partie de son entreprise. »

Contrairement à ces observations, l'ordonnance suivante a décidé que le dommage éprouvé par le sieur Martin provenait des travaux exécutés par l'administration, et que dès lors ce propriétaire était fondé dans sa demande en indemnité.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Martin, ancien forgeron, propriétaire, demeurant à Pierre-Lize, commune d'Angers, et y domicilié, la dite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 8 mai 1840, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en date du 8 février 1840; déclarer l'état et le sieur Deschamps, entrepreneur, solidairement responsables des dommages causés au dit sieur Martin, par l'inondation du 11 novembre 1836; les condamner à lui payer la somme de 15 000 fr. à titre d'indemnité avec dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Deschamps, entrepreneur de travaux publics, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 16 mai 1841, et qui conclut à la confirmation pure et simple des dispositions qui le concernent dans l'arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, avec dépens;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, la dite lettre enregistrée comme dessus, le 5 mars 1842, et qui conclut au rejet du pourvoi;

Vu le mémoire en réplique pour le sieur Martin, enre-

gistré comme dessus, le 13 juin 1842, et qui conclut aux fins énoncées dans sa requête introductive d'instance ;

Ensemble les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu la loi du 16 septembre 1807 ;

Ouï Me Marmier, pour Me Béchard, avocat du demandeur ;

Ouï Me Letendre de Tourville, avocat du défendeur ;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

En ce qui touche le recours contre l'entrepreneur Deschamps ;

Considérant que l'entrepreneur s'est conformé aux ordres des ingénieurs, et que d'ailleurs il résulte de l'instruction que la construction des arches du pont, la pose et le déplacement des cintres ne faisaient point partie de son entreprise ;

En ce qui touche le recours contre l'état :

Considérant que le sieur Martin fonde son recours sur ce que le dommage dont il demande à être indemnisé, aurait été occasionné à sa propriété lors de la crue du 11 novembre 1836, par l'effet des travaux que l'administration des ponts et chaussées a exécutés pour la reconstruction d'un pont sur la rivière de l'Hyrome ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par l'administration ont causé à la propriété du sieur Martin un dommage direct et matériel ;

Que dès lors c'est à tort que le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a, par son arrêté du 8 février 1840, rejeté la demande du sieur Martin ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire est annulé.

2. Le sieur Martin est renvoyé devant le dit conseil de préfecture pour y être procédé à l'estimation de l'indemnité par lui réclamée.

3. Le sieur Martin est condamné aux dépens envers le sieur Deschamps.

(N° 550.)

[3 septembre 1844.]

Chemins de fer. — (Chemins du Gard.). — *Frais de police. — Recouvrement. — Les dépenses qu'entraîne l'exécution des mesures nécessaires à la police, à la sûreté, à l'usage et à la conservation des chemins de fer doivent rester à la charge des concessionnaires. — A moins de dispositions spéciales, les avances faites à cet égard par l'état, doivent être recouvrées comme en matière de contributions publiques.*

Louis-Philippe, etc.

Vu le rapport à nous présenté par notre ministre des travaux publics, le dit rapport enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état le 21 décembre 1842, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du Gard, en date du 26 août 1842, qui a déclaré que la somme dont le recouvrement était poursuivi contre la compagnie des chemins de fer du Gard, en vertu d'un rôle dressé par le préfet, du 18 mai 1842, n'était pas due, et que la contrainte et le commandement envers lesquels la compagnie avait formé opposition, seraient considérés comme nuls et non avenus;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense présenté au nom de la compagnie des chemins de fer du Gard, le dit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 19 avril 1843, et tendant au rejet du pourvoi avec indemnité et dépens;

Vu le rôle des frais de police des chemins de fer du

Gard pour l'exercice 1841, dressé par le préfet du Gard, du 18 mai 1842;

Vu la contrainte décernée le 24 juillet suivant par le receveur des finances, pour le recouvrement du dit rôle;

Vu la loi du 29 juin 1833 et le cahier des charges y annexé;

Vu notre ordonnance du 12 mai 1836 et le cahier des charges y annexé;

Ensemble les pièces produites et jointes au dossier;

Ouï Me Marmier, pour Me Béchard, avocat de la compagnie des chemins de fer du Gard;

Ouï M. Paravey, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

En ce qui touche le traitement et les frais de bureau des commissaires de police:

Considérant que les dépenses qu'entraîne l'exécution des mesures nécessaires à la police, à la sûreté, à l'usage et à la conservation des chemins de fer doivent rester à la charge des concessionnaires;

Qu'il résulte de l'instruction, que c'est uniquement pour la surveillance des chemins de fer du Gard et plus particulièrement dans la partie comprise entre le Mas-de-Pouge et la station de Beaucaire, que la nomination du commissaire de police dont il s'agit a eu lieu; que, dès lors, c'est aux concessionnaires à supporter les frais qui en sont la conséquence;

En ce qui touche le mode de recouvrement:

Considérant, qu'à moins de dispositions spéciales, toutes les taxes perçues pour le compte de l'état doivent être recouvrées comme en matière de contributions publiques;

Considérant que, dans l'espèce, aucune disposition spéciale ne prescrit un autre mode pour le recouvrement dont il s'agit;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du Gard, en date du 26 août 1842, est annulé.

2. Le rôle exécutoire du préfet du Gard pour le traitement et les frais de bureau du deuxième commissaire spécial de police chargé de la surveillance des chemins de fer du Gard est maintenu.

(N° 551.)

[10 septembre 1844.]

Rectification des rampes de Jouhe et Menotey, et amélioration sur place de la pente d'Hautume et de trois rampes et pentes comprises entre les bornes kilométriques nos 9 *et* 11, *route départementale du Jura* n° 13, *de Dôle à Gray.*

1° ORDONNANCE DU ROI ET TARIF (26 juin 1844).

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. Les côtes de Jouhe et de Menotey, sur la route départementale du Jura n° 13, de Dôle à Gray, seront rectifiées au moyen de l'ouverture d'une nouvelle direction qui se développera sur la gauche de la route actuelle, vers Jouhe et Rainans; il sera pourvu, en même temps, à l'amélioration sur place de plusieurs parties défectueuses de la même route, comprises entre les bornes nos 9 et 11.

2. Les travaux seront mis en adjudication avec publicité et concurrence. Ils seront exécutés moyennant la concession d'un péage et l'allocation d'une subvention de soixante-six mille francs payables, tant sur les fonds du trésor que sur ceux du budget départemental du Jura et de la commune de Rainans.

L'adjudication sera passée aux clauses et conditions du

cahier des charges annexé à la présente ordonnance, et au rabais de la durée d'un péage à percevoir suivant le tarif arrêté ci-après. Le maximum de la durée de la concession sera fixé par l'administration dans un billet cacheté, qui ne sera ouvert qu'après le dépôt des soumissions.

3. Après l'achèvement et la réception des travaux, l'adjudicataire sera autorisé à percevoir sur la nouvelle route, pendant le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication, des droits de péage dont le tarif est fixé ainsi qu'il suit :

	c.
Pour chaque cheval ou mulet, qu'il soit ou non attelé, chargé, sellé ou monté.	25
Pour chaque paire de bœufs ou vaches attelés.	25
Pour chaque bœuf ou vache attelé isolément.	15
Pour chaque bœuf ou vache non attelé.	05
Ane ou ânesse attelé ou non attelé, chargé ou non chargé.	05

Sont exempts du droit de péage :

Les voitures et bêtes de trait attelées ou non attelées employées au service des ponts et chaussées, sur la présentation d'un ordre de service signé de l'ingénieur en chef du département.

Suivent les exemptions d'usage.

4. L'adjudication sera soumise à l'approbation du ministre des travaux publics.

2° CAHIER DES CHARGES.

Voir *le cahier des charges pour la rectification de la route départementale du Jura* n° 6, *entre Arbois et le sommet du mont des Planches* (2e série, t. III, 1843, page 490).

Art. 1er, *conforme à l'art.* 1er *du cahier des charges précité.*

Art. 2, *conforme aux paragraphes* 1 *et* 2 *de l'art.* 2 *du même cahier des charges, sauf l'addition suivante :*

Le tracé que l'adjudicataire devra suivre pour la rectification des rampes de Jouhe et Menotey est indiqué par une ligne rouge jusqu'au profil n° 97, et à partir de ce point par une ligne bleue.

Art. 3, *conforme au paragraphe premier de l'art.* 3 *de la route d'Arbois.*

Articles 4 *et* 5, *conformes aux articles* 4 *et* 5 *de la route d'Arbois.*

Art. 6, *conforme à l'art.* 6 *de la route d'Arbois, sauf l'addition suivante :*

L'adjudicataire sera déchargé de l'entretien des parties de route améliorées sur place et sans changement de tracé, six mois après le complet achèvement des travaux suivant toutes les prescriptions du devis, et leur réception définitive constatée par un procès-verbal de l'ingénieur en chef.

Articles 7, 8 et 9, conformes aux articles 7, 8 et 9 de la route d'Arbois.

Art. 10, conforme à l'art. 10 de la route d'Arbois, sauf les variantes et additions suivantes :

L'adjudicataire recevra une subvention de 66 000 fr., savoir :

(1°) 25 000 fr. sur les fonds du trésor en quatre années et en quatre payements égaux ;

(2°) 40 000 fr. sur les fonds du budget du département du Jura, en trois années et en trois payements égaux ;

(3°) 1 000 fr. sur le budget de la commune de Rainans, suivant l'engagement pris par le conseil municipal de cette commune dans sa délibération du 30 juillet 1842.

A l'expiration de la jouissance concédée, la nouvelle route avec ses dépendances sera remise à l'administration en parfait état d'entretien, et réunie pour la propriété comme pour les charges à la communication dont dépend la portion de route qu'elle est destinée à remplacer.

Il est expressément stipulé que la perception du droit de péage n'aura lieu que sur la partie de route neuve ouverte pour la rectification des rampes de Jouhe et de Menotey, et que les parties de route améliorées sur place seront parcourues en franchise. Les bureaux de perception devront être établis de manière à satisfaire à cette condition.

Art. 11, conforme à l'art. 11 de la route d'Arbois.

Art. 12, conforme à l'art. 12, de la route d'Arbois, sauf la variante suivante :

Montant du cautionnement. . . . . 5 000 fr.

Articles 13 et 14 conformes aux articles 13 et 14 de la route d'Arbois.

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée le 22 août 1844, par le préfet du Jura, au sieur Midy de la Greneraye, dit Surville, moyennant la concession des droits à percevoir sur la route rectifiée pendant 28 ans, et une subvention de 66 000 fr.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre le 10 septembre 1844.

(N° 552.)

[17 septembre 1844.]

Travaux publics. — (Sr Brunel.) — *Ajournement indéfini ; demandes d'indemnités. — Dans le cas d'ajournement indéfini de travaux publics, l'entrepreneur a le*

droit d'être indemnisé de tous les frais qu'il justifie avoir faits par suite de l'adjudication, sans toutefois que l'indemnité qui lui est ainsi allouée puisse dans aucun cas excéder le cinquantième du montant des dépenses restant à faire en vertu de l'adjudication (art. 40 des clauses et conditions générales). — Indemnité réclamée à raison de pertes éprouvées sur les approvisionnements par suite de l'inexécution des travaux ; rejet pour défaut de justification.

Le sieur Brunel s'est rendu adjudicataire, le 30 avril 1836, du 1er et du 6e projets de rectification de la Garonne. Par suite de circonstances imprévues et d'insuffisance de fonds, l'exécution du 6e projet, dont la dépense totale était évaluée à 405 788fr..80 a été indéfiniment ajournée, et le terme prévu pour l'expiration du marché est arrivé sans qu'on ait pu mettre la main à l'œuvre.

Le sieur Brunel n'a pas fait valoir immédiatement les droits que ces circonstances pouvaient créer en sa faveur, dans la crainte, sans doute, de compromettre les demandes d'indemnité par la voie gracieuse, dont il avait saisi l'administration ; ce n'est qu'au mois de mai 1842 qu'il a élevé à ce sujet ses premières réclamations.

Devant le conseil de préfecture, le sieur Brunel a demandé 40 578fr..88 ; c'est-à-dire le dixième du montant de son adjudication pour privation des bénéfices qu'il devait en attendre, et pour les frais frustratoires qu'il avait faits. Il invoquait à l'appui de ses prétentions l'art. 1794 du Code civil (*).

Cette doctrine a été rejetée par un arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne du 6 juillet 1842, et le sieur Brunel a interjeté appel de cette décision devant le conseil d'état.

Le requérant a déclaré n'avoir poursuivi devant le conseil de préfecture et ne porter devant le conseil d'état qu'une demande en indemnité à raison des pertes matérielles résultant de l'inexécution du 6e projet, pertes qu'il évaluait à 40 578fr..88, sans rien revendiquer au sujet des bénéfices qu'aurait pu lui procurer la réalisation de l'entreprise. Il s'est ensuite livré à la discussion de plusieurs pièces tendant à établir la preuve qu'il aurait passé des marchés, réuni des approvisionnements de matériaux et fait des dépenses matérielles montant à pareille somme, souscrivant toutefois, si le conseil d'état ne trouvait pas cette indemnité suffisamment justifiée, à en voir réduire le chiffre, conformément à l'art. 40 des clauses et conditions générales.

(*) Cod. civ. art. 1794 : Le maître peut résilier, par sa seule volonté, le marché à forfait, quoique l'ouvrage soit déjà commencé, en dédommageant l'entrepreneur de toutes ses dépenses, de tous ses travaux, et de tout ce qu'il aurait pu gagner dans cette entreprise.

Le ministre a combattu le pourvoi en ces termes :

« L'assertion, émise par le requérant, *qu'une indemnité est due à un entrepreneur, à raison des pertes qu'a pu lui faire éprouver l'inexécution d'un marché par le fait de l'administration*, me paraît tout à fait contraire aux principes qui règlent la matière.

» Et d'abord l'article 1794 du Code civil ne peut être applicable à l'espèce, attendu que la difficulté soulevée rentre exclusivement dans les prévisions des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics.

» Les art. 36 et 40 des clauses et conditions générales ont prévu le cas dont il s'agit ici.

» L'art. 36 énonce que, dans le cas où l'administration ordonnerait la cessation absolue ou l'*ajournement indéfini* des travaux adjugés, l'entrepreneur pourra requérir qu'il soit procédé de suite à leur réception.

» L'art. 40 ajoute que, dans le cas prévu par l'art. 36 : « Les outils » et ustensiles indispensables à l'entreprise que l'entrepreneur ne voudra pas garder pour son compte seront acquis par l'état sur l'estimation » qui en sera faite. Les matériaux approvisionnés par ordre et déposés » sur les travaux, s'ils sont de bonne qualité, seront également acquis » par l'état au prix de l'adjudication. Les matériaux qui ne seraient pas » deposés sur les travaux resteront au compte de l'entrepreneur ; mais, » tant pour cet objet que pour toutes autres réclamations, *il pourra lui » être alloué une indemnité qui sera fixée par l'administration* et qui, dans » aucun cas, ne devra excéder le cinquantième du montant des dépenses » restant à faire en vertu de l'adjudication. »

» Le sieur Brunel aurait dû, conformément à ces dispositions, présenter ses réclamations immédiatement à l'expiration du terme assigné à son entreprise ; mais il a attendu près de quatre ans pour les formuler, et, après un si long délai qui suffirait pour rendre toute vérification impossible, il s'est borné à invoquer à l'appui de ses prétentions des pièces écrites qui, ainsi que MM. les ingénieurs l'ont démontré, sont étrangères à l'objet en discussion ou défavorables à l'entrepreneur, et dont aucune n'établit le fait d'avances ou de dépenses matérielles dont les dispositions des clauses et conditions générales prescrivent de tenir compte à un entrepreneur. L'unique dépense dont la réalité soit bien constatée se rapporte aux frais d'affiches et d'expédition des devis, et le conseil de préfecture a décidé que l'entrepreneur devait être remboursé du montant de ces avances d'après la justification authentique qu'il en produira. »

L'ordonnance suivante a rejeté les demandes d'indemnité formées par le sieur Brunel en ce qui concerne les approvisionnements, attendu qu'il ne justifiait d'aucune perte à cet égard ; mais elle a reconnu que cet entrepreneur avait fait, par suite de l'adjudication, d'autres frais que ceux dont le conseil de préfecture lui avait tenu compte et elle l'a renvoyé devant le même conseil, pour procéder à leur liquidation, dans les limites fixées par l'art. 40 des clauses et conditions générales.

Louis-Philippe, etc.

Vu les réquêtes sommaire et ampliative à nous pré-

sentées par le sieur Brunel aîné, ancien entrepreneur de travaux publics, demeurant à Chaumeyragnes, les dites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état les 7 octobre et 25 novembre 1842, et tendantes à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 6 juillet 1842, lequel n'aurait accordé au requérant qu'une somme de 300 fr. pour indemnité des pertes résultant pour lui de la non-exécution des travaux du sixième projet de rectification de la Garonne, dont il s'est rendu adjudicataire; ce faisant, ordonner qu'il sera alloué au requérant une indemnité de 40 578$^{fr.}$.80, et très-subsidiairement dire qu'il lui sera tenu compte de l'indemnité du 1/50 allouée aux entrepreneurs par l'art. 40 des clauses et conditions générales pour les pertes résultant de la résiliation des travaux adjugés, et condamner l'état aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations de notre ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi, les dites observations enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, le 29 juin 1843, et tendantes au rejet de la requête;

Vu le mémoire en réplique à nous présenté par le dit sieur Brunel, le dit mémoire enregistré comme dessus le 10 mai 1844, et tendant aux mêmes fins que la requête introductive d'instance;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics;

Ouï Me de la Chère, pour Me Mandaroux-Vertamy, avocat du requérant;

Ouï M. Hély d'Oissel, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le sieur Brunel ne justifie pas des pertes que, par suite de l'inexécution des travaux du sixième pro-

jet de rectification de la Garonne, il prétend avoir éprouvées sur les approvisionnements qu'il aurait effectués pour les dits travaux ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne a rejeté les conclusions du requérant sur ce point;

Considérant néanmoins qu'il aurait dû être tenu compte au sieur Brunel, non-seulement des frais d'affiches et d'adjudication, mais aussi des frais qu'il justifiera avoir faits par suite de l'adjudication;

Sur les conclusions relatives aux dépens:

Considérant qu'aucune disposition de loi ou d'ordonnance n'autorise à prononcer des dépens à la charge ou au profit des administrations publiques dans les instances introduites devant nous en notre conseil d'état;

Art. 1er. L'arrêté susvisé du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 6 juillet 1842, est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente ordonnance.

2. Le sieur Brunel est renvoyé devant le dit conseil de préfecture à l'effet de faire procéder à la liquidation des frais susénoncés, lesquels ne pourront dans aucun cas excéder l'indemnité du cinquantième prévue par l'art. 40 du cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, et ne comprendront pas les indemnités demandées par le sieur Brunel pour les approvisionnements qu'il prétend avoir faits pour le sixième projet.

3. Le surplus des conclusions du sieur Brunel est rejeté.

(N° 553.)

[2 octobre 1844.]

Police du roulage. — Tarif des poids et chargements des voitures de roulage (*).

1° RAPPORT AU ROI.

Sire, la loi sur le roulage, soumise depuis plusieurs années aux délibérations des chambres, n'a pas encore été l'objet d'un vote définitif; le nouvel ajournement qu'elle a subi devant la chambre des députés, pendant la dernière session législative, tient en suspens la solution des questions relatives à l'industrie des transports sur les voies de terre, et cause ainsi un grave préjudice aux entrepreneurs, qui, outre l'incertitude qui pèse sur eux, continuent à se voir renfermés dans les limites d'un tarif de poids que l'intérêt des routes permettrait de relever, au moins pour certains degrés de l'échelle des largeurs de bandes.

Il est constaté, en effet, par des expériences assez récentes, qu'il est possible de tolérer, pour les voitures à bandes de 11 et de 14 centimètres de largeur, des chargements plus élevés que ceux qu'autorisent les règlements actuels.

Les entrepreneurs de transport sont d'autant plus impatients de profiter du résultat de ces expériences que le développement des chemins de fer leur suscite, sur les lignes déjà ouvertes, une redoutable concurrence.

Les doléances qu'ils adressent à l'administration me paraissent mériter l'attention du gouvernement; je pense

(*) *Voir* ci-dessous, page 602, la circulaire du 20 novembre 1844.

Sire, qu'il est équitable, tout en restant dans les termes du pouvoir délégué à l'administration par la loi du 7 ventôse an XII, de leur accorder par voie d'ordonnance, ainsi que Votre Majesté l'a déjà fait à l'égard des entrepreneurs de voitures publiques, toutes les concessions compatibles avec l'intérêt de la conservation de nos routes.

L'article 2 de la loi du 7 ventôse an XII fixe à 11 centimètres le minimum de largeur des bandes des voitures de roulage attelées de plus d'un cheval ; l'article 7 laisse au gouvernement la faculté de modifier le poids des chargements au-dessus de ce minimum. Au-dessous, il n'existe pas de tarif : les voitures placées dans cette condition exceptionnelle sont dispensées du pesage ; mais, ainsi que nous venons de le dire, elles ne peuvent être attelées de plus d'un cheval.

Une loi seule pourrait lever l'interdiction qui pèse sur les voitures à jantes étroites et autoriser pour ces voitures un attelage de plusieurs colliers, sauf une limitation de poids en raison de la largeur des bandes. Il y a donc nécessité de maintenir provisoirement la législation actuelle en ce qui concerne les voitures de cette catégorie.

Mais je n'hésite pas à proposer à Votre Majesté d'user du pouvoir qui lui a été délégué, en modifiant le tarif des poids au-dessus du minimum de largeur de 11 centimètres.

Ainsi que je l'ai déjà exposé dans le présent rapport, des expériences faites il y a peu de temps ont rassuré l'administration sur les conséquences d'une réglementation moins sévère ; ces expériences ont permis de déterminer un nouveau tarif plus favorable aux entrepreneurs et que la chambre des pairs a déjà adopté dans la dernière session. Il y a tout lieu de croire que la chambre des députés l'eût également accepté si l'ordre de ses travaux lui avait permis de s'en occuper. La commission choisie dans le

sein de cette assemblée, pour procéder à l'examen du projet de loi, a pensé même qu'il était possible d'adopter des dispositions plus larges; elle a proposé, dans son rapport, de supprimer toutes limites de poids, et de ne chercher de garantie contre la détérioration des routes que dans la détermination du minimum de largeur des bandes. Pour ma part, il ne me paraîtrait pas prudent d'adopter, dès ce moment, une mesure qui peut avoir les conséquences les plus graves pour l'avenir de nos voies de terre. Lorsque, plus tard, les routes auront été replacées dans un meilleur état de viabilité; lorsque le crédit destiné à leur entretien aura été augmenté dans la proportion des besoins signalés par les ingénieurs; lorsque le profil des chaussées aura été rétabli suivant les épaisseurs normales, on pourra poser les bases d'une législation nouvelle et moins restrictive. Mais aujourd'hui, en présence du dépérissement réel qu'une circulation toujours croissante a produit sur la plupart de nos routes, bien que leur surface soit devenue plus unie et plus roulante, grâces aux nouveaux procédés de l'entretien, il serait dangereux de passer du système actuel de limitation à une liberté à peu près indéfinie.

Je me borne donc aujourd'hui à proposer à Votre Majesté d'adopter, pour les voitures de roulage à bandes de 11, de 14 et de 17 centimètres de largeur, le tarif consacré par le vote récent de la chambre des pairs. Les voitures de 11 et de 14 centimètres de largeur de bandes recevront de cette réglementation nouvelle un accroissement de poids assez notable, tandis que le chargement des voitures à bandes de 17 centimètres sera diminué de 200 à 300 kilogrammes. Les expériences dont nous avons déjà parlé plusieurs fois ont prouvé, en effet, qu'au delà d'une certaine largeur de bandes, la surface de contact avec le sol restait à peu près la même à raison de la double convexité de la bande et de la route, et qu'ainsi l'accrois-

sement de poids proportionnel à la largeur des bandes devait s'arrêter à une certaine limite; si nous eussions obéi complétement à la loi déduite de ces expériences, nous n'eussions accordé aucune augmentation de poids aux voitures de plus de 12 centimètres de largeur de bandes. Mais, en présence des habitudes consacrées par une législation déjà ancienne, nous aurions craint de porter une grave perturbation dans les combinaisons de l'industrie des transports, et nous sommes restés dans les termes de la délibération de la chambre des pairs.

Il sera d'ailleurs accordé, sur la largeur des bandes, une tolérance d'un centimètre, et sur les poids, une tolérance de 200 kilogrammes pour les voitures à deux roues et de 300 kilogrammes pour les voitures à quatre roues.

La position des entrepreneurs de roulage ne pouvait pas seule fixer l'attention de l'administration; l'intérêt de l'agriculture, qui a trouvé dans les deux chambres de zélés défenseurs, devait aussi être pris en sérieuse considération. D'après l'article 8 du décret du 23 juin 1806, les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes, et qui, par l'article 8 de la loi du 7 ventôse an XII, sont exceptées de l'obligation d'avoir des jantes larges, ne peuvent porter plus de 4 000 kilogrammes, chargement compris; et encore la jurisprudence du conseil d'état a-t-elle classé uniquement dans cette catégorie les voitures qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transport des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble. A l'égard des voitures employées aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers ou colons partiaires, pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en

denrées, engrais, amendements et matériaux destinés à l'entretien et à la reconstruction des bâtiments d'exploitation rurales, elles sont considérées comme voitures de roulage; il en est de même de celles qui sont employées aux transports exécutés par les fermiers ou colons partiaires, pour la livraison au propriétaire de la part qui lui est afférente; les unes et les autres sont soumises aux règlements généraux sur l'obligation du pesage et la limite des chargements.

Le projet de loi adopté par la chambre des pairs supprime toute limite de poids pour les voitures d'agriculture proprement dites, et les affranchit de la condition du pesage; ce même projet de loi applique les règles posées pour les voitures, dans l'article 8 du décret du 23 juin 1806, à celles qui servent aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers ou colons partiaires, soit pour la vente des denrées aux marchés voisins, soit pour l'approvisionnement en denrées, amendements, engrais et matériaux destinés à l'entretien des bâtiments d'exploitation rurale, soit enfin à la livraison par les fermiers ou colons partiaires de la part afférente au propriétaire. Toutefois, la nouvelle exception est limitée au cas où les voitures n'emprunteront les routes royales ou départementales que pour une distance de trois myriamètres au plus; mais lorsqu'en raison de la plus grande longueur du trajet, les voitures dont il s'agit seront soumises aux règles établies pour le roulage, elles auront droit à une tolérance de moitié en sus.

Les deux dispositions exceptionnelles proposées par la chambre des pairs, en faveur de l'agriculture et des travaux d'exploitation rurale, peuvent trouver leur place dans le projet d'ordonnance que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté : le gouvernement y a déjà adhéré pendant la discussion; elles donneront satisfaction à de nombreux intérêts dignes de protection, et auxquels les

règlements actuels imposent inutilement de fâcheuses entraves.

Je suis, avec le plus profond respect,

Sire, de Votre Majesté,

Le très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre secrétaire d'état des travaux publics,

S. DUMON.

2° ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Vu la loi du 27 février 1804 (7 ventôse an XII), et notamment l'article 7, portant :

« Le gouvernement modifiera le tarif du poids des voitures et de leurs chargements, porté dans la loi du 29 floréal an X, d'après les expériences faites sur les roues à larges jantes ordonnées par la présente loi ; »

Vu le décret du 23 juin 1806 et notre ordonnance du 15 février 1837 ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le poids des voitures de roulage et autres, employées à des transports, y compris voiture, chargement, paille, cordes et bâche, est limité, à raison des saisons, de la largeur des bandes et du nombre des roues, ainsi qu'il suit :

LARGEUR des bandes.	VOITURES A DEUX ROUES.		VOITURES A QUATRE ROUES.	
	Du 20 novembre au 1er avril.	Du 1er avril au 20 novembre.	Du 20 novembre au 1er avril	Du 1er avril au 20 novembre.
cent.	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.
De 11 à 14.	3 100	3 600	5 000	5 800
De 14 à 17.	4 000	4 600	6 000	7 000
Du 17 et au-dessus.	4 800	5 600	6 700	7 800

2. Il est accordé sur la largeur des bandes des roues une tolérance d'un centimètre.

Il est accordé en toute saison, sur les poids énoncés au tableau ci-dessus, une tolérance de 200 kilogrammes pour les voitures à deux roues, et de 300 kilogrammes pour les voitures à quatre roues.

3. Sont exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues et à la vérification des poids, les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes.

Jouiront de l'exemption énoncée ci-dessus, toutes les voitures qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transport des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble.

4. Sont encore exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, toutes voitures dont le poids, y compris voiture et chargement, n'excède pas 2 500 kilogrammes, si elles sont à deux roues, et 4 000 si elles sont à quatre roues, lorsqu'elles sont employées :

(1°) Aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires, pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en denrées, amendements, engrais et matériaux destinés à l'entretien et à la reconstruction des bâtiments d'exploitation rurale;

(2°) Aux transports exécutés par les fermiers et colons partiaires, pour la livraison au propriétaire de la part qui lui est afférente.

Ces voitures ne profiteront, dans ces divers cas, de l'exception ci-dessus énoncée, qu'autant qu'elles n'emprunteront les routes royales ou départementales que pour une distance de trois myriamètres au plus.

Les voitures ci-dessus mentionnées, lorsque leur poids

excédera le poids exceptionnel déterminé au premier paragraphe du présent article, seront soumises aux règles du tarif du roulage; mais, dans ce dernier cas, la tolérance accordée par le second paragraphe de l'article 2 ci-dessus sera augmentée de moitié en sus.

5. Les poids déterminés par l'article 1er ne seront obligatoires que deux ans après la promulgation de la présente ordonnance pour les voitures de 17 centimètres de largeur de bandes et au-dessus.

(N° 554.)

[20 novembre 1844.]

Police du roulage.—Envoi d'une ordonnance royale en date du 2 octobre 1844 (*).

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une ordonnance royale, en date du 2 octobre dernier, qui modifie le poids des voitures de roulage allant au pas.

Le rapport au roi qui précède cette ordonnance en fait connaître suffisamment les motifs, et je puis me dispenser de les reproduire ici : je me borne donc à vous signaler les dispositions principales du règlement nouveau qui vient d'être adopté.

Il a paru possible, d'après le résultat d'expériences assez récentes, d'augmenter pendant toutes les saisons le poids des voitures qui ont une largeur de bandes de 11 et 14 centimètres.

(*) *Voir* ci-dessus, page 595, l'ordonnance du 2 octobre 1844.

Ainsi, le poids des voitures à deux roues de 11 centimètres pourra être désormais de 3 100 kilogrammes au lieu de 2 700 pendant l'hiver, et de 3 600 au lieu de 3 200 pendant l'été. Celui des voitures à quatre roues de 11 centimètres sera limité à 5 000 kilogrammes au lieu de 4 400 pendant l'hiver; et à 5 800 au lieu de 5 200 pendant l'été. Le poids des voitures à deux roues de 14 centimètres est aussi élevé de 3 500 kilogrammes à 4 000 pour l'hiver, et de 4 100 à 4 600 pour l'été. Celui des voitures à quatre roues, d'une largeur égale de 14 centimètres, est élevé de 5 600 à 6 000 kilogrammes pour l'hiver, et de 6 700 à 7 000 pour l'été.

A l'égard des voitures de 17 centimètres de largeur de bandes et au-dessus, qui, en vertu de l'article 4 de l'ordonnance du 15 février 1837 et de décisions postérieures, sont restées soumises jusqu'à présent aux dispositions du décret du 23 juin 1806, le poids en est fixé à 4 800 kilogrammes pour l'hiver et à 5 600 pour l'été, si elles ont deux roues; à 6 700 pour l'hiver et à 7 800 pour l'été, si elles ont quatre roues. Le poids des charrettes ne subit dès lors aucune modification en hiver; il est réduit de 200 kilogrammes en été; le poids des chariots reste aussi le même en hiver; il est réduit de 300 kilogrammes en été. Toutefois, monsieur le préfet, d'après l'article 5 de la nouvelle ordonnance, ces poids ne seront obligatoires que deux ans après la promulgation de cette même ordonnance; jusqu'à l'expiration de ce délai, les entrepreneurs du roulage au pas pourront continuer à user des dispositions plus larges du décret du 23 juin 1806, lorsqu'ils emploieront des voitures de 17 centimètres et au-dessus.

Vous savez, monsieur le préfet, que le décret du 23 juin 1806 fait commencer la saison d'hiver le 1er novembre, tandis que les ordonnances du 15 février 1837 et du 2 octobre 1844 en reportent le terme au 20 du même mois. Les entrepreneurs de roulage ont demandé que, tout en

profitant des dispositions du décret du 23 juin 1806, pour la détermination des poids relatifs aux bandes de 17 centimètres et au-dessus, ils fussent admis au bénéfice des nouveaux règlements qui prolongent de 20 jours la durée de la saison d'été. Après avoir examiné soigneusement cette demande, l'administration n'a trouvé aucune raison sérieuse de la repousser; les entrepreneurs pourront ainsi porter jusqu'au 20 novembre, sur les voitures de 17 centimètres et au-dessus, les poids fixés par le décret de 1806 pour la durée de l'été.

L'article 3 de l'ordonnance concerne les voitures qui sont employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes. Le décret du 23 juin 1806 n'avait excepté ces voitures de l'obligation d'avoir des bandes larges qu'à la condition que leur chargement, véhicule compris, n'excéderait pas 4 000 kilogrammes. Cette condition est supprimée aujourd'hui, et l'exception accordée aux voitures d'agriculture n'est plus soumise à aucune restriction.

L'article 4 dispense encore des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, les voitures servant aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en denrées, amendements, engrais et matériaux destinés à l'entretien et à la reconstruction des bâtiments d'exploitation rurale, et les voitures employées aux transports exécutés par les fermiers et colons partiaires pour la livraison au propriétaire de la part qui lui est afférente. Toutefois, cette dispense n'est pas pure et simple, comme pour les voitures énoncées en l'article 3; elle demeure subordonnée aux deux conditions suivantes:

1° Le poids, y compris voiture et chargement, ne doit pas excéder 2 500 kilogrammes, si la voiture est à deux roues, et 4 000, si elle est à quatre roues;

2° Il ne faudra pas emprunter les routes royales et départementales pour une distance de plus de 3 myriamètres.

Lorsqu'à défaut de ces deux conditions, les voitures restant dans le droit commun seront soumises aux règles du tarif du roulage, la tolérance accordée par le deuxième paragraphe de l'article 2 sera augmentée de moitié en sus.

Telles sont, monsieur le préfet, les dispositions de l'ordonnance du 2 octobre 1844.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une expédition à M. l'ingénieur en chef.

Le sous-secrétaire d'état des travaux publics,
LEGRAND.

(N° 555.)

[20 novembre 1844.]

Expropriation pour cause d'utilité publique.— Règlement des indemnités par le jury.— Instructions pour l'exécution de l'article 37 de la loi du 3 mai 1841.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, l'article 37 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique porte que, dans la procédure devant le jury, les parties ou leurs fondés de pouvoirs peuvent présenter sommairement leurs observations.

Le législateur, en consacrant cette faculté par une disposition expresse, a voulu mettre le jury à même de rendre ses décisions en pleine connaissance de cause; il a voulu, de plus, donner aux propriétaires dépossédés ainsi

qu'à l'administration toutes les garanties possibles d'une bonne justice.

Ce vœu de la loi ne serait pas rempli si la cause de l'intérêt public restait sans défense devant le jury, et si, lorsqu'un droit égal est dévolu à toutes les parties, l'administration n'en usait pas de son côté en même temps que les propriétaires. Laisser ces derniers profiter de la faculté qui leur est acquise, sans se mettre en mesure de combattre ce que leurs prétentions pourraient avoir d'exagéré, ce serait évidemment exposer le jury à rendre des décisions regrettables : souvent d'ailleurs, il faut le remarquer, les pièces écrites de l'instruction ne sauraient contenir toutes les indications dont il est bon que le jury reçoive connaissance.

L'administration a eu occasion de constater que, dans plusieurs circonstances, on n'avait pas assez senti la nécessité de faire défendre les intérêts de l'état ou des départements devant les jurys spéciaux ; il arrive encore que des indemnités sont fixées par ces jurys, sans qu'ils aient entendu d'autres observations que celles des indemnitaires.

J'appelle toute votre sollicitude, monsieur le préfet, sur les conséquences fâcheuses qu'entraîne un tel défaut d'action de la part des agents de l'administration. Il est indispensable que l'ingénieur en chef, ou l'ingénieur ordinaire qui a préparé le travail des acquisitions de terrains, prenne le soin de soutenir devant le jury les éléments des offres faites aux propriétaires, en lui signalant les diverses circonstances qui sont de nature à justifier le montant de ces offres. Toutes les fois que MM. les ingénieurs ont réclamé l'assistance d'avocats, l'administration s'est empressée de l'autoriser : il n'y a donc jamais de motif valable pour que la cause de l'intérêt public demeure sans organe devant le jury spécial. Si un précédent de ce genre s'était déjà présenté dans votre département,

je ne saurais trop insister, monsieur le préfet, pour qu'il ne se reproduise plus à l'avenir. MM. les ingénieurs doivent bien se pénétrer du rôle important qu'ils ont à remplir dans les affaires d'expropriation, soit qu'ils soutiennent l'exposé oral devant le jury, soit qu'ils donnent la direction à un mandataire agréé par vous : il s'agit pour eux de l'accomplissement du devoir le plus sérieux. La procédure devant le jury spécial ne comporte pas de ministère public qui puisse prendre la défense des intérêts généraux et de la fortune publique; les déterminations du jury ne peuvent être éclairées que par les hommes compétents qui sont à même de réduire à leur juste valeur les exagérations de l'intérêt privé, de bien faire apprécier d'avance l'effet des travaux pour lesquels l'expropriation est poursuivie, d'indiquer sur-le-champ tel précédent, telle analogie qui vient à l'appui des offres de l'administration, et donne la garantie de l'équité de ces offres. Partout où MM. les ingénieurs ont pris à cœur cette partie si importante de leurs attributions, l'administration n'a eu qu'à se féliciter en général des décisions rendues, et l'on ne saurait dire quelles économies a values au trésor public leur participation active aux discussions devant les jurys.

J'ajouterai que l'assistance personnelle de l'ingénieur aux débats et le concours d'un avocat sont les seuls moyens d'éclairer immédiatement MM. les préfets sur les recours dont les décisions des jurys peuvent être l'objet. Le délai du pourvoi court à dater du jour de la décision ; il n'est que de quinzaine; c'est assez dire combien tous les instants sont précieux, combien il importe que vous soyez saisi, dès le prononcé de la décision, des griefs qu'on peut faire valoir contre elle, et qui, tenant souvent à des défauts de forme, doivent être constatés à l'audience même.

On a signalé aussi à l'administration que, dans le plus

grand nombre des cas, les pièces à mettre sous les yeux du jury, conformément à l'article 37 de la loi, ne parviennent au magistrat directeur que la veille du jour fixé pour la réunion des jurés. Ce retard est très-fâcheux : il a l'inconvénient de rendre impossible au magistrat directeur l'examen auquel il aurait besoin de se livrer à l'avance, pour donner dès l'abord à l'instruction la direction la plus favorable à la rapidité et à la clarté des débats.

Il serait parfois difficile, je le reconnais, de mettre à la disposition du magistrat directeur, avant la réunion des jurés, les titres et autres pièces ayant pour objet de justifier les offres et les demandes respectives. Ces documents ne sont, la plupart du temps, recueillis qu'au dernier moment ; les intéressés peuvent même se réserver d'en présenter une partie dans le cours de l'instruction à l'appui de leurs observations orales. Mais il n'existe point de cause semblable de retard pour les tableaux des offres et demandes notifiées en vertu des articles 23 et 24. Ces tableaux, qui doivent être dressés par vos soins, monsieur le préfet, et dont l'étude préalable, s'ils sont accompagnés des plans parcellaires, peut suffire en réalité au magistrat directeur, sont indispensables à MM. les sous-préfets pour les convocations qu'ils ont à faire au moins huit jours à l'avance, aux termes de l'article 31 de la loi, et ces fonctionnaires n'ont plus aucun besoin de les conserver entre leurs mains aussitôt que les convocations dont il s'agit sont terminées. Il est donc possible dans tous les cas, monsieur le préfet, que le tableau des offres et demandes soit communiqué au magistrat directeur, avec les plans parcellaires, plusieurs jours avant la réunion des jurés. Je vous prie de veiller à ce qu'on ne perde pas de vue, dans votre département, les avantages de cette communication faite en temps utile.

D'après les dispositions de la loi du 3 mai 1841, les magistrats directeurs ne sont pas tenus de poser des questions

au jury, mais il dépend beaucoup d'eux, au moment de la clôture de l'instruction, de bien fixer les jurés, par un résumé net et précis, sur les principaux points à résoudre, et de les empêcher ainsi de s'égarer dans la confusion qu'a pu faire naître la discussion. On doit donc rechercher avec empressement tous les moyens de faciliter aux magistrats directeurs l'accomplissement de leur mission, et les mettre à même de prendre une connaissance aussi approfondie que possible des affaires dont ils ont à diriger le débat.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le sous-secrétaire d'état des travaux publics,
LEGRAND.

(N° 556.)

PERSONNEL.

Promotions. — Décisions diverses. — Décès.

1° NOMINATIONS DANS L'ORDRE DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Ordonnance du roi du 26 décembre 1844.

Sont nommés chevaliers de l'ordre royal de la Légion d'honneur les ingénieurs en chef des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM.
Deschamps, chargé du service extraordinaire du département de la Gironde.
Vionnois, chargé du service du département des Vosges.
Floucaud, chargé des travaux du chemin de fer d'Orléans à Vierzon, et de la 2ᵉ section du service spécial de la Loire.

Ordonnance du roi du 26 décembre 1844.

Sont nommés chevaliers de l'ordre royal de la Légion d'honneur les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM.
Gensolen, attaché au service du département de l'Hérault.
Raynal, attaché au canal du Midi.
Drœling, attaché au canal de la Marne au Rhin.
Bergis, attaché au canal latéral à la Garonne.
Bricheteau-Morandière, attaché aux chemins de fer d'Orléans à Tours et de Tours à Bordeaux.
Couche, attaché au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique.

2° PROMOTIONS DANS LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Ordonnance du roi du 13 novembre 1844.

M. Berthot, ingénieur ordinaire de première classe, chargé du service des ponts et chaussées à la Guadeloupe, est élevé au grade d'ingénieur en chef de deuxième classe.

Arrêté du ministre des travaux publics.

10 *décembre* 1844. — MM. Belin et Job, ingénieurs en chef des ponts et chaussées de deuxième classe, sont élevés à la première classe de leur grade.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

11 *novembre* 1844. — M. Saige, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement attaché à la 1re section du chemin de fer de Paris en Belgique, sera attaché à la 3e section du chemin de fer de Tours à Bordeaux. Il résidera à Angoulême.

Idem. — M. de Laroche-Tolay, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Clermont (Oise), sera chargé du service de l'arrondissement de Châteaudun (Eure-et-Loir).

La décision qui a confié ce service à M. Lancelin, élève ingénieur, est rapportée.

18 *novembre* 1844. — M. Garella, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, sera, d'après sa demande, placé dans la réserve.

La décision qui l'appelait à remplir les fonctions d'ingénieur en chef dans le département de la Lozère, est rapportée.

M. Blondat, ingénieur en chef de deuxième classe, actuellement chargé des études du chemin de fer de l'Océan sur la Méditerranée, entre Carcassonne et la ligne de Montpellier à Cette, sera chargé du service du département de la Lozère; son service d'études demeure supprimé.

30 *novembre* 1844. — M. Pigault de Beaupré, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Coutances (Manche), sera attaché, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Marguet, aux travaux des phares à établir à l'embouchure de la Canche, dans la baie d'Étaples.

Idem. — M. Trit, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Mortain (Manche), sera chargé de l'arrondissement de Coutances (même département), en remplacement de M. Pigault de Beaupré, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Bassompierre-Sewrin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Guingamp (Côtes-du-Nord), sera chargé de l'arrondissement de Mortain (Manche), en remplacement de M. Trit, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Hoslin, aspirant ingénieur des ponts et chaussées, actuellement attaché aux travaux du port d'Alger, sera chargé du service de l'arrondissement de Guingamp (Côtes-du-Nord), en remplacement de M. Bassompierre-Sewrin, appelé à une autre destination

30 *novembre* 1844. — M. Deglaude, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement attaché au service de la navigation de l'Allier, sera chargé du service de l'arrondissement de Saint-Amand (Cher).

La décision qui appelait à ce service M. Schlemmer, élève ingénieur, est rapportée.

M. Pognon, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Moulins (Allier), sera attaché au service de la navigation de l'Allier, à la résidence de Clermont (Puy-de-Dôme), en remplacement de M. Deglaude.

M. Schlemmer, élève ingénieur, remplacera M. Pognon dans le service de l'arrondissement de Moulins.

29 *décembre* 1844. — M. Darcy, ingénieur en chef du département de la Côte-d'Or, réunira à ses attributions actuelles les travaux de la partie du chemin de fer de Paris à Dijon, comprise entre Aisy et Dijon.

Il aura sous ses ordres, pour ce service, MM.

Chabas, ingénieur ordinaire de deuxième classe, déjà chargé de l'arrondissement de Semur;

Voinchet, ingénieur ordinaire de deuxième classe, actuellement attaché au service de la navigation de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir;

Nicolas, ingénieur ordinaire de deuxième classe, déjà chargé d'un arrondissement, à la résidence de Dijon.

M. Chabas, qui conservera son service actuel, sera chargé de la partie du chemin de fer comprise entre Aisy et le point de partage à Blaizy. Il continuera de résider à Semur.

M. Voinchet sera chargé du souterrain à exécuter au point de partage, ainsi que des travaux aux abords. Il résidera à Blaizy.

M. Nicolas, qui conservera son service actuel, sera chargé de la partie comprise entre le souterrain et Dijon. Il continuera de résider dans cette dernière ville.

29 *décembre* 1844. — M. Leblanc, aspirant ingénieur, chargé du service de l'arrondissement de Laval, sera attaché au service de la navigation de l'Oudon, de la Mayenne, de la Sarthe et du Loir, en remplacement de M. Voinchet, appelé à un autre poste.

Il conservera provisoirement son service actuel.

31 *décembre* 1844. — M. Fontaine, ingénieur ordinaire, actuellement attaché à la 3e section du chemin de fer de Tours à Bordeaux, sera chargé du service de l'arrondissement de Clermont (Oise), en remplacement de M. de Laroche-Tolay.

Idem. — M. Lancelin, élève ingénieur, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Libourne (Gironde), et attaché en outre au service des ports de la Dordogne, entre Libourne et Cubzac, en remplacement de M. Malaure, qui demeure attaché exclusivement à la 4e section du chemin de fer de Tours à Bordeaux.

4° DÉCÈS.

Ingénieur décédé.	*Date du décès.*
M. Barthe, ingénieur ordinaire de 2e classe, décédé le	14 décembre 1844.

(N° 557.)

Classements de routes départementales. — Dates et extraits des ordonnances royales y relatives.

8 *mai* 1844. — 1° La portion de l'ancienne route royale n° 104, de la Voulte à Alais, comprise entre Privas et Chomérac, et qui relie les deux tronçons de la route départementale de l'Ardèche n° 2, des Nonières à Meysse, fera désormais partie de cette dernière route, dont la dénomination reste la même;

2° La portion de la route royale n° 104, abandonnée

entre Chomérac et la rencontre de la route royale n° 86, de Lyon à Beaucaire, près de Baix, est et demeure classée comme prolongement de la route départementale de l'Ardèche n° 22, qui prendra la dénomination de route de Mézillac à la route royale n° 86, par Chomérac.

15 *juin* 1844. — La portion de la route royale n° 21, de Paris à Baréges, abandonnée entre Agen et Layrac, sur la rive droite de la Garonne, est et demeure classée au rang des routes départementales de Lot-et-Garonne, sous le n° 17.

2 *août* 1844. — Le chemin de Dieuville à la Rothière est et demeure classé parmi les routes départementales de l'Aube, en prolongement de la route départementale n° 3, qui prendra désormais la dénomination de route de Tonnerre à la Rothière par les Ryceis, Bar-sur-Seine et Dieuville.

5 *août* 1844. — Le chemin de la Bassée à Estaires (Nord) est et demeure classé en prolongement de la route départementale du Pas-de-Calais n° 12, de Lens à la Bassée, laquelle prendra désormais la dénomination de route de Lens à Estaires, par la Bassée.

7 *août* 1844. — La portion de la route départementale de la Marne n° 1, qui s'étend entre Changy et Outrepont, est et demeure déclassée.

12 *août* 1844. — La communication de Richelieu à Poitiers est et demeure classée au rang des routes départementales d'Indre-et-Loire sous le n° 39 et le nom de route de Richelieu à Poitiers. La nouvelle route sera établie suivant un tracé passant près de Gate-Bourse et au pied de Faye-la-Vineuse.

Idem. — La portion délaissée de la route royale n° 12 de Paris à Brest, comprise entre le cimetière de Morlaix et la Grande-Place de cette ville, est et demeure classée parmi les routes départementales du Finistère, et

elle formera le prolongement de la route départementale n° 2, de Lannion à Brest.

24 *août* 1844. — 1° La communication du Mesnil-Amelot à la route royale n° 17 est et demeure classée parmi les routes départementales de Seine-et-Oise, sous le n° 53, et avec la dénomination de route du Mesnil-Amelot à la route royale n° 17, par Vémars et Survilliers ;

2° La communication de Milly à Melun est et demeure classée au rang des routes départementales de Seine-et-Oise, sous le n° 54, et avec la dénomination de route de Milly à Melun, par Courances.

Idem. — La communication d'Argent à Champrosay par Sully, Bouzy, Chatenoy, Bellegarde, Beaumont, Puiseaux, Malesherbes, Milly, Courances, Chevannes, Mennecy et Lisses, est et demeure classée parmi les routes départementales de Seine-et-Marne, sous le n° 37, et avec la même dénomination.

La direction de la route, entre Malesherbes et Milly, est fixée par Tousson et Oncy.

Les dispositions de l'ordonnance du 9 juin 1839 sont rapportées, en tant qu'elles sont contraires à la présente.

TABLES DES MATIÈRES (*)

DISPOSÉES

PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE,

POUR

LES LOIS ET ORDONNANCES

PUBLIÉES EN 1844.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

Nota. On a rappelé *en italique*, les pièces, notices et décisions imprimées à la suite ou en tête de chaque loi ou ordonnance.

Les décisions diverses *marquées* (*) *dans la table*, et imprimées collectivement dans un même article, sont seules rappelées sans aucune date.

(*) *Voir*, page 183 de la première partie de ce volume, la table de l'*État général du Personnel*.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des articles.	NUMÉROS des pages.
1843.			
18 décemb.	Pont suspendu sur l'Allier, près de Crevant (Puy-de-Dôme), route départementale n° 6, de Courpière à Saint-Pardoux. — *Cahier des charges.* — *Tarif.* — *Adjudication.*	405	66
21 décemb.	Travaux publics. — Indemnités. — (Sr Roussey c. le Sr Reymond). — Entrepreneur; dommages; suppression de travaux; conflit.	406	69
21 décemb.	Routes. — (Srs Dufour et Morel). — Plantations; propriété; acte de vente nationale; question préjudicielle; conflit.	413	91
30 décemb.	Roulage. — (Sr Andoury). — Allégement frauduleux; refus de pesage; maximum de l'amende. — *Notice.*	414	95
30 décemb.	Alignements. — (Sr Allibe). — Légalité de l'arrêt de 1765. — Art. 479 du Code pénal.	415	98
30 décemb.	Routes. — (Sr Moulin). — Dégâts par des bestiaux; amende.	416	100
1844.			
2 janvier.	Expropriation. — (Sr Dupontavice). — Jugement; visa. — Affiches	417	102
2 janvier.	Expropriation. — (Héritiers Maury c. la commune de la Rouvière). — Plans parcellaires. — Indemnité; nature.	418	103
2 janvier.	Lais et relais de la mer. — (Sr Gendronneau). — Aliénabilité; prescription	475	305
3 janvier.	Expropriation. — (Chemin de fer de Saint-Germain) — Formation du jury. — Indemnité unique. . .	419	105
[illegible]	Cours d'eau non navigables. — (Sr Perriod). — Fontaine intermittente; règlement administratif.	442	193
12 janvier.	Indemnités. — (Sr Daube). — Dommages; conflit. .	420	108
12 janvier.	Cours d'eau. — (Pariers du moulin du Château-Narbonnais). — Prise d'eau; établissements dangereux; formalités. — Décision ministérielle; pourvoi; fin de non-recevoir. — *Notice.*	421	111
12 janvier.	Roulage. — (Sr Clapier). — Jantes étroites; défaut de plaque; voitures d'agriculture. — *Notice.*	422	116
12 janvier.	Grande voirie. — (Sr Grellet). — Procès-verbaux de contravention; preuve contraire. — *Notice.*	423	118
12 janvier.	Cours d'eau non navigables. — (Sr Lauth et consorts). — Règlements anciens; ouvrages nouveaux; répartion des frais. — Ordonnance réglementaire; formalités. — *Notice.*	424	120
12 janvier.	Indemnités. — (Sr Landfried). — Dommages; dépossession; conflit.	425	126
15 janvier.	Expropriation. — (Sr Verlaque). — Alignements; expropriation amiable; base de l'indemnité. — Contenance; indemnité; fixation	443	194

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des articles.	NUMÉROS des pages.
1844. 22 févr.	Alignements. — (Sr Delarue). — Interprétation; compétence. — *Notice*	437	170
22 févr.	Canaux. — (Sr Chenevoy). — Levées; passage: compétence. — *Notice*	446	200
23 févr.	Indemnités. — Procédure. — (Sr Bayard de la Vingtrie c. les usiniers du canal du Moulinet). — Canaux; dérivations; chômage d'usine. — Chose jugée. — Pourvoi; indivisibilité. — Payement indu; restitution; intérêts. — *Notice*	447	202
4 mars.	Expropriation. — (Sr Luys). — Jury; composition; publicité; convocation. — Locataire; offres. — Indemnité; offres devenues sans objet	448	216
4 mars.	Expropriation — (Sr Henry). — Indemnité supérieure à la demande	449	219
5 mars.	Expropriation. — (Sr Manéchalle). — Indemnité alternative	450	221
8 mars.	Travaux publics. — (Sr Busquet). — Entrepreneur. — Dixième de bénéfice. — Travaux non prévus; droit de les exécuter. — Halage; dommage en résultant. — Réception tardive; malfaçons; retenue. — *Notice*	451	222
8 mars.	Moulins et usines. — (Sr Hirt). — Dérivation d'une rivière navigable. — Travaux non autorisés; démolition; amende. — *Notice*	452	228
15 mars.	Alignements. — (Srs Dupin et Larrouy). — Travaux le long et joignant une route. — *Notice*	453	231
15 mars.	Indemnités. — (Sr Scalabre). — Dommage direct et matériel; remblais. — *Notice*	454	235
15 mars.	Moulins et usines. — (Sr Glais-Bizoin). — Autorisation; usines postérieures à 1789. — *Notice*	455	237
16 mars.	Pont suspendu sur le Lot à Castelmoron (Lot-et-Garonne), route départementale n° 13, d'Agen à Sainte-Foix. — *Cahier des charges. — Tarif. — Adjudication*	456	240
18 mars.	Expropriation. — (Le duc d'Aremberg). — Jury; secret de la délibération	457	244
30 mars.	Expropriation. — (Sr Richarme). — Indemnités; payement; conflit. — *Notice*	458	245
9 avril.	Routes. — Relevé de la circulation. — (*Circulaire, tableaux et instructions*)	438	173
12 avril.	Rivières navigables. — (Sr Lepelletier). — Chemins de halage; dégazonnement; amende; réparation du dommage. — *Notice*	459	247
12 avril.	Procédure. — Indemnités. — (Cie du canal de jonction de la Sambre à l'Oise c. la commune de Bernot). — Concession; subrogation; tierce-opposition. — Dommages directs; canal; inondations. — *Notice*	460	250

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des articles.	NUMÉROS des pages.
1844.	route départementale du Jura nº 13, de Dôle à Gray. — *Cahier des charges.* — *Tarif.* — *Adjudication.* . .	551	588
17 sept.	Travaux publics. — (Sr Brunel). — Ajournement indéfini ; demande d'indemnités. — *Notice.*	552	590
2 oct.	Police du roulage. — Poids et chargements ; nouveau tarif.	553	595
24 oct.	Ordonnance royale qui approuve l'adjudication de l'exploitation du chemin de fer du Centre.	»	474
24 oct.	Ordonnance royale qui approuve l'adjudication de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.	»	478
24 oct.	Ordonnance royale qui approuve l'adjudication de la concession du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.	»	484
1er nov.	Ordonnance royale qui approuve l'adjudication de l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.	»	407
20 nov.	Police du roulage. — Tarif des poids et chargements. — Envoi de l'ordonnance royale du 2 octobre 1844. — (*Circulaire*).	554	602
20 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Règlement des indemnités par le jury. — Instruction pour l'exécution de l'art. 37 de la loi du 3 mai 1841. (*Circulaire*).	555	605
(*)	Personnel. — Promotions ; décisions diverses ; décès.	556	609
(*)	Classements de routes départementales. — Dates et extraits des ordonnances royales.	557	613

FIN DE LA PREMIÈRE TABLE.

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Nota. Les numéros indiquent la première page des diverses lois et ordonnances à consulter.

D

E

Expropriation (*suite*) : seule et même qualité ; il en est ainsi lors même que l'administration a, dans ses offres, décomposé la somme totale par elle offerte, en sommes particulières applicables à chaque parcelle, et que l'exproprié a aussi, de son côté, fixé un chiffre particulier pour chaque parcelle (chemin de fer de Saint-Germain), 105.

(19) Lorsque l'offre de l'indemnité comprend une somme d'argent et les matériaux de démolition, et que la demande comprend une somme plus élevée sous condition de garder les matériaux et une parcelle du terrain, les jurés peuvent allouer à l'exproprié une somme d'argent supérieure à celle qu'il avait demandée, alors qu'ils appliquent cette somme, tant à l'indemnité principale qu'aux matériaux et à la parcelle du terrain dont l'exproprié doit faire l'abandon (Sr Henry), 219. — Le jury ne peut accorder une indemnité en argent supérieure à celle qui a été demandée, alors même que l'exproprié réclamait en outre la confection de travaux à l'égard desquels le jury a gardé le silence : on ne peut prétendre que l'excédant d'indemnité doit être considéré comme ayant été accordé en dédommagement des travaux réclamés (compagnie des mines de Montrambert), 412. — Indemnité allouée pour la cession d'un terrain ; la décision du jury ne peut être attaquée sous prétexte qu'elle aurait fait entrer en ligne de compte la dépréciation d'une portion non expropriée, ou qu'en allouant une indemnité en bloc, le jury a alloué une indemnité supérieure à la partie de la demande qui avait pour objet la valeur du terrain exproprié (Sr de Villages), 374.

(20) Dans le cas où l'exproprié réclame une indemnité pour une portion de terrain dont la propriété est prétendue par l'état, le jury doit fixer une indemnité alternative pour cette portion de terrain : il ne peut se borner à déterminer une indemnité unique (Sr Manéchalle), 211.

(21) Le jury n'est pas tenu de fixer une indemnité alternative pour une hypothèse qui ne lui est pas soumise (Sr de Salaze), 89.

(22) La présentation au jury du tableau des offres et des demandes est une formalité substantielle dont l'omission emporte nullité (Sr Badinaud c. la compagnie des mines de Montrambert), 411. — Est valable la décision du jury rendue sans production préalable du tableau des offres et des demandes relatives à un locataire, lorsque celui-ci n'ayant pas fait connaître son droit à une indemnité, l'administration n'a pu lui signifier aucune offre (Sr Luys), 216.

(23) Demandes tardives ou irrégulières ; lorsque l'administration s'est bornée à les combattre au fond, elle ne peut argumenter de leur nullité pour se soustraire aux dépens (Sr de Villages), 374.

(24) Le jury n'est pas tenu de statuer sur une offre d'indemnité faite par l'administration dans l'hypothèse d'une convention particulière à laquelle l'exproprié a refusé d'adhérer (Sr Luys), 216.

(25) Lorsqu'une indemnité approximative et provisionnelle a été accordée conformément à la loi du 30 mars 1831, il n'est pas nécessaire, à peine de nullité, de mettre sous les yeux du jury appelé à déterminer l'indemnité définitive, le rapport d'experts qui a servi à la fixation de l'indemnité provisionnelle (Sr de Salaze), 89.

(26) Les demandes tendant au payement du prix, en principal et intérêts, d'un terrain cédé pour le redressement d'une route, sont de la compétence des tribunaux (arrêt du conseil d'état ; affaire Richarme), 245.

F

G

H

Jury d'expropriation (*suite*) : siéger doive se reporter sur les individus qui ont été jurés pendant l'année antécédente (Sr de Salaze), 89.

(6) Le choix des jurés par le tribunal peut être fait dans la chambre du conseil et non en audience publique (Sr Singer, 273.

(7) La désignation, par le magistrat directeur, de personnes appelées à compléter le nombre de seize jurés, lorsque les individus convoqués ne se présentent pas en nombre suffisant, peut être faite à huis clos et dans la chambre du conseil (Sr Cottin), 196; (Sr Luys), 216. — Aucun mode spécial de convocation n'est prescrit dans ce cas au magistrat directeur pour avertir les personnes qu'il appelle à compléter le jury, 216. — Aucune forme ni aucun délai ne lui sont non plus imposés pour porter à la connaissance des parties intéressées les noms de ces nouveaux jurés. *ibid.*

(8) Jury formé sur une liste qui, par suite de dispenses, se trouvait réduite à quinze jurés; il n'en saurait résulter aucune nullité si les parties n'ont point exigé que la liste fût portée au nombre de seize jurés (chemin de fer de Saint-Germain), 105.

(9) Après la formation du jury, le magistrat directeur ne peut admettre une cause d'empêchement qu'alléguerait l'un des jurés, et le remplacer par un nouveau juré, alors surtout qu'aucune récusation ne peut plus être exercée par suite des récusations antérieures qui ont réduit à douze le nombre des jurés (Sr du Couédic), 88.

(10) Lorsque après la formation du jury, l'un des douze jurés vient à se trouver empêché pour cause de maladie, les autres jurés peuvent régulièrement procéder au nombre de onze (Sr Jancen), 197.

(11) Il n'y a pas nullité des opérations du jury par cela seul que le serment des jurés n'a pas immédiatement suivi sa constitution, si le grand nombre des parcelles expropriées et la distribution du travail ont mis un intervalle nécessaire entre la composition du jury et le commencement de ses opérations (Sr Cottin), 196.

(12) Est nulle la décision du jury rendue sans que le procès-verbal fasse mention du serment préalable des jurés (Sr Bonenfant), 3.

(13) La remise sous les yeux du jury des plans parcellaires des terrains expropriés, est une formalité substantielle dont l'observation doit être constatée au procès-verbal, à peine de nullité des opérations du jury (héritiers Maury c. la commune de la Rouvière), 103. — Le défaut de production des plans parcellaires ne peut être invoqué comme moyen de nullité par la partie qui poursuivait l'expropriation et à qui, par suite, incombait l'obligation de faire cette production (Sr Jancen), 197.

(14) Expropriation intéressant deux communes et poursuivie par l'une d'elles; le maire de l'autre commune a le droit d'intervenir aux débats comme partie intéressée et non simplement à titre de renseignements (Sr Singer), 273.

(15) L'énonciation, dans le procès-verbal, qu'après les débats contradictoires et l'entrée des jurés en délibération, le magistrat directeur, les parties, leurs conseils et *le public* se sont retirés, constate suffisamment que les débats ont eu lieu publiquement (Sr Singer), 273.

(16) Est nulle la délibération du jury, lorsqu'elle a eu lieu en présence et avec le concours d'un individu étranger au jury qui, après la clôture de la discussion, est entré, sur la demande des jurés et en même temps qu'eux, dans la salle de leurs délibérations, et n'en est sorti qu'au bout d'un certain temps sur l'injonction du magistrat directeur (duc d'Aremberg), 244.

N

O

P

U

V

FIN DES TABLES DES MATIÈRES DES LOIS ET ORDONNANCES DE 1844.